انترناشینال

مجلة اقتصادية دوجة دولية شاهلية تصدرها لنا ن شهريا وتوزي في جميد أنجاء العالم

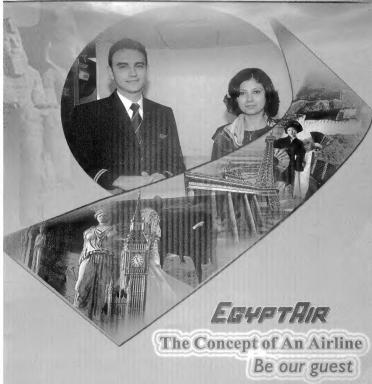
linternational



-







www.egyptair.com.eg



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة Periodical International Economic Magazine

AS&A Publishing Limited Registration No. 04761267 Camden Road, Camden Town London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

مستشار التكسرير

عاصع السيد أعهد

رئيس التهريس إبراهيم عوض

المستشار القسانوني المستشار حميد حميود بدر

المحامي بالنقض

مشرف التمريس عبد السلام السيد أهد

المكاتب والمراسلون جمهورية مصر العربية القاهرة Tel. +2- 0122586455 إسكندرية Telefax. +2-03-4275117 E-mail: assem355@hotmail.com سى جول تليفون:5745850-2-2+

> السويس * ربان أحمد بدوى

محمول: 0123184320 - (+2)

ه عبد الرحيم مصطفى محمول: 0124614924 - (+2)

* ريان إبراهيم سليم دير عطاني تليفون وفاكس (+963) - (43) - (711999)

« السعودية – جدة تليفون: (6369985) - (2) - (6369985)

فاكسى: (6369459) - (2) - (6369459)

* شریف صلاح مختار

تليفون: 4167250912 - 1+ توزع في جميع أنجاء العالم



بقله مستشار التحرير/ عاصم السيد أحمد

رالنا اللياف

إلهنتم الملك عبد الله بن عبد العزيز عاهل المملكة العربية السعودية في مكة المكرمة أعمال القمة الإسلامية الإستثنائية الثالثة الذي حضرها ماوك وأمراء ورؤساء وفود 57 دولة إسلامية. وقد ألقى خادم المرمين في البلسة الإفتناعية كلمة أهم ما جاء فيها دعوة جلالته لتحقيق الهجدة الإسلامية الواجهة التخلف والتطرف، والتاكيد

ش أن نهوض الأمة الإسلامية يستدعى تطهير عالها وروحها من نساد الفكر المنحرف الذي ينادي بالتكثير وسفك الدماء وشمير المجتمعات، وأن المحدة الإسلامية أن تتحقق إلا بالإيمان والإخلاص والمعبة، والكل يتطلع إلى أمه إسلامية موجدة وحكم رشيد لإمكان القضاء على الظلم والقهر، والعمل على تنمية مسلمة شاملة، وتوديع عهد الفرقة والشئات والضعف ليحل محله عهدا جديداً من الوحدة والفرة والقوة، فالأمة الإسلامية قادرة على تحقيق أهدافها وفهضتها مستعينة بالله في تحقيق ما تصبع إليه.

ولقد أقرت القمة الإسلامية خطة العمل الإسلامي المشترك للعشر سنوات القادمة في مجالات السياسة والإعلام والإقتصاد والتتمية والتكتروهما ومن أهم ما تضمنته الخطة

- ضُرورة النّطى بالإرادة السياسية الضرورية لتحويل الرؤية الجديدة إلى واقع ملموس. حث الدول الأعضاء على تنفيذ أحكام ميثاق للنظمة.
 - تأكيد الجدية والمصداقية في العمل الإسلامي المشترك. تجديد الإلتزام بالتضامن والمشاركة الجماعية الفاعلة في جميع المحافل الدولية.
- تعزيز التعاور بين الدول الإسلامية لفض المنازعات وإحلال السلم، وإنخاذ الضطوات الفطية للترقيع على النظام الأساسي لمحكمة العدل
 - إعتماد القدابير الملائمة لزيادة التجارة البينية وتعزيز الإستثمارات المُشتركة. · زُيادة ميزانيات الدول للخصيصة الأنشطة البحث العلمي والتكنواوجيا.



- العمل على تخليف وطأة الفقر في دول النظمة.

- نشر الألكاد الصميحة عن الإسارم وتوجهه الإستراتيجية التطبيع والإعلامية، ومحاربة التطرف التصوير الثناف و المسلمات المسل

- التسامح والتفاهم مع الأديان والمضارات الأُهري، ونبئت الخطة بلاغ مكة الذي أكد ضرورة الثمامل مع التمديات التي تواجه العالم الإسلامي من خلال رؤية إستراتيجية تخطط لسنقبل الأمة.

وزلك القورات الياق وطوراتها ، والتعامل مع تصمات القرن المادي والعقوري، ويقسن البلاغ برزع عامة لهذه التعديك وكبية التعامل معها، عكد ما البلاغ إلى إصلاح خلى الله على العامل على على المسارة المواجعة العالم العام وسوف مثل الله عليه وسلم، والتصدي بكل حزم مماة القامل والإسلام التعديد على المواجعة السلمية العلمية التي تعديد إلى المدون السام والسامة، والقامل العامل مالمية لا يقتصر على أي دين أو جنس أو بلد ولابد من تطوير الانظمة والقوانين الوطنية لتجريم كل ممارسات الإرهاب ومضاعفة الجهود الدولية اواجهته، بجانب إنشاء مركز دولي الكافعة

وقد أشار المؤمر إلى أهموة قضية فلسطين التي تعتبر القضية المركزية للأمة الإسلامية، وناقشت القمة الوضع في العراق وقيام حكيت الدستورية بما يحفظ وهدته وأمنه وإستقراره وآكد المؤتمر دعمه لطرق وتطلَّمات شعب جامر وكشمير في تقرير مصيره، ووقوله إلى جانب المكهة الصومالية في سميها لإستمادة الأمن

وينهاية أعمال القمة الإسلامية تلا الدكتور أكمل الدين لحمسان أيظى البيان الفتامي حيث أعلن أن الإسلام دين الهسطية الذي يرفض التطرف والإنفازق، وأهمية التمسري للفكر المتحرف وتطوير المناهج الدراسية، وترسيخ القيم الإسلامية، ومكافحة التطرف المستتر بالدين والمنهب وعدم تكلير أتباع المذاهب الإسلامية، وأهمية إصلاح مجمع اللقه الإسلامي ليكون مرجعية فقهية للأمم الإسلامية.

ِّلْ نجاح قدّ مكة الإستثنائية بشكل إحياء لنظمة المؤتمر الإسلامي ودورها في الفقاع من القضايا المربية الإسلامية، والأمل كبير في أن تحول مقررات هذه القدة إلى واقع من طريق الصدق والجدية في الدمل الإسلامي الفشران، وحتى تتمكن الفظمة من تنفيذ خططها المستقبلية ومشروعاتها الإممالاهية لابد من الدعم السياسي من دولها بجانب توفير المال اللازم للإرتقاء بالعالم الإسلامي وتحسين همورته في العالم. إن مسئولية جميم الحكومات ضمان الإحترام الكامل لجميع الأديان وأهمية الإستغدام الأمثل للموارد البشرية والطبيعية والإقتصادية. في

المالم الإسلامي، وإستَّعراض مجالات التعاون بين الدول الإسلامية والعمل على تلاحم التجمع العربي مع بالتي التجمعات. ولابد من إعادة هيكلُّ المنظمة وتطويرها وتلعيلها بشكل يتبشى مع طموحات الشعوب الإسلامية في تحقيق مستوى حقيقي من التضامن وإعادة صياغة العلائة مع الغرب والتعامل مع التحديات التي تواجه العالم الإسلامي.

ماذا تعرف عن ميناء السفنة؟



ماذا تعرف عن إتفاقية الكويز؟

الثجارة الخارجية الصادرات والواردات نيست أصاطير .. إنها وقائع .. مثلث برمودا ماليرة الأطلنطي

37,30 الملتقى البحرى العربي الأول للتعاون التقني .. المنظمة البحرية الدولية عصر جديد... حقاً إنه فكر جديد . تزوير جديد ، فشل جديد

البلطجة في خدمة النقل البحرى الدولي



115,114 ماردكون 9 المؤتمر البحرى الدولي التاء 17716 حوار إنترناشيونال مع اللواء بحرى

محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس الشركة القابضة للنقل البحري والبري تطقيم السفن لمواجهة التغيرات الدولية

البيئة النظيفة مصب الحياة

الإجتماع الدورى المحادى والثلاثون لمجلس إدارة إتحاد المواني البحرية العربية

إشادة دوئية بميناء بورسعيد

لقالات المشورة لا تعبر بالضرورة عن راى الجلة وانما تعبر عن اراء كتابها ويجوز إعادة النشر مع الإشارة إلى الصدر من أجل الشركات الراغبة في تحقيق انتشار أوسع وزيادة مبيعاتها بادروا بالإتصال لحجز مساحة الإعلان



MINISTRY OF INVESTMENT HOLDING COMPANY FOR MARITIME AND LAND TRANSPORT

PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives.

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2004/2005.

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m2
- Planned annual capacity: 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.
 - 2 Mobile Cranes.
 - 6 Transtainer (RTG).
 - 34 Reach Stacker.
 - 47 Tractors & Semi-trailers.
 - 47 Tractors & Semi-trailer
- Inland terminal area: 50000m2 - Terminal capacity: 6000 TEU
- LCL store 2000m2

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo

WEB: www.pscchc.com E-MAIL:info@pscchc.com

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority

Building , 6 floor Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 /

002 066 3220419 P.O.Box : 1239



أسرة تحرير المجلة وجميع العاملين بها

يهنئون

الأستاذا محمد أحمد مصيلحي

مرشح الحزب الوطني الديمقراطي حضوية مجلس الشعب

تعصويه مجس السعب عن دائرة بابشرق - فئات محافظة الاسكندرية

لفوزه الساحق في إنتكابات

مجلس الشعب عام 2005

ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح لخدمة أهالى الدائرة في ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس القائد

محمد حسني مبارك

رئيس الحزب الوطنى الديمقراطي ورئيس الجمهورية



عزيزى المستورد .. عزيزي للصدر

إذا كنت تفكر فبر أفضل الصرق التبر تنجز بما أعمالك مم المالم الذارجير ... من قضلك توقف فورلَ عن التفكير

.... فخبراء الشحن العولير يتحدثون

رويسال للخدمات اللوجستية

ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون

(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المايير العالية
 - أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
 - أكبر شبكة وكلاء تغطى جميع أنحاء العالم
 - خدمات الشحن الدولي من وإلى أي مكان في العالم بحراً وجواً
 - المشروعات الأمتعة الشخصية العارض التخزين والتوزيع
 - خدمات النقل البرى من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
 - التخليص الجمركي من وإلى جميع المواني المصرية (بحري وجوي)
 - تغطية الشحنات تأمينيا من الباب إلى الباب

• الفحص المسبق عن السلع الصناعية معنا ...وداعاً للتأخير ...وداعاً للقاق

مكتب القاهرة : ۲۹ ش فريد – هليوبوليس - القاهرة – مصر ت:۲۹۹۱۵-۲۲۲-۲۷۸۵۲۲ -۲۲۲۸۵۲۲ - ۲۰۲۰ ۲۰۲۰ فاکس :۲۰۲۲ (۱۹۵۲۸۲ - ۲۰۲۲ مكتب الاسكندرية : ١ ش المتحف الروماني - المسلة - الدور الثاني -: 10PATA3-YOPATA3-Y.Y+ WZW :YPYVVA3-T.Y+

كَتُّكُ مِينَاء السَخِنة:العين السَخْنة - السويس T. 77-TV1..01-TV1. TT1: WELD +T. 77-TV1..0. - TV1. Y19:00

مکتب بورسعید: ۲۱ ش آلهبراتی – بورسعید – مصر س:: ۲۰۲۱–۳۳۰۲۹ (۲۰۲۲–۲۰۲۲) هاکس: ۲۰۲۱–۲۰۲۲ بكتب مطار القاهرة : مطار الفاهرة الدولي - مركز التصدير الدولي - مكت ت: مياشر ٢٤١/٣-٢٧- ٢١٠ - ٢٠ ، ٢٩٢/٢٢٢ به ٢٠٠ ، ٢٧- ١٨٤



 قرر الجهاز المركزي التنظيم والإدارة عقد مؤتمر في أول يناير الجاري بالقاهرة يتناول التدريب الإداري لدمم القطاع الضامس والقوى البشري التي تعدل به، ويشارك في المؤتمر رؤساء الأجهزة والهيئات والمساعة الحكومية والجامعات وبعض أعضاء هيئة القدريس والمراكز اللمية والمتضمصة.

» يعقد الإمتحان العملى والنظرى للمكام الرياضيين لكرة اليد بالقاهرة يوم
 6 يناير الجارى، ويشارك فيه 30 دارساً من كلية التربية الرياضية ببورسعيد
 والاسماعيلة.

« تستضيف مصر بطولة كاس الأمم الأفريقية وقم 25 في الفترة من 20 يناير الجاري " وحتى 10 فبراير القادم، ويشترك في البطولة 16منتخبا أفريقياً، وتصل قيمة تذاكر البطولة إلى 8 ملايين جنيه مصري.

البعلوية إلى 6 ملايين جنبه مصري. * تتقدم المكومة المصرية بعد إعادة تشكيلها ببرنامجها لمجلس الشعب في النصف الثاني من شهر يناير الجاري.

و يعقد المجلس الإستشارى للمنظمة الدولية للهجرة مؤتمره بالعاهمة البيئانية إثينا يعه 22 يناير الجاري تحت رعاية السيدة سوران مبارك قرينة الرئيس، ويضم المجلس عدد كبير من رؤساء كبريات المنظمات والمؤسسات الخاصة في العالم.

ه تجري الإنتخابات البرلمانية الفلسطينية يوم 25 يناير الجاري، وتمثل هذه الإنتخابات حدثًا كاريخيًا بالنسبة الفلسطينيين والعديد من الأطراف والقوى الإنقيمية والدولية الأخرى التي يرتبط ويتداخل أمنها ومصالحها لكل ما يتصل بالقضية الفلسطينية د. تعد الحرب

تزير القادمة (ماخر بنادر الجارى يمثة برطانية تضم عدماً من رؤساء (مركات)
 القدامات اللالة والتأمين والبنواه حيث تلقى مع رؤساء الهيئات الواقايلية ورؤساء الفندات التأمين والبنواء المقاري والسطوان في مراتما الإستثمار، ومستم
 بحد التعارف المنتزل في براجم المتأركة بين القطاع المكوس والقطاع المقامر، والمقامر، ومسلم

وبنين مص المدارعات المعدد ويتم خلال شهر يناير الجاري:

عقد إجتماعاً إستثنائياً لمنظمة الدول المصدرة البترول (أورك) بقيينا النظر في خفض الإنتاج في حال تراجع الطلب عليه.

مقد آلنتدی العالی آلاتتمانی (دافوس) إجتماعه السنوی پسوسرا، وقد وچه
 المنتبی الدعیة الرئیس محمد حسنی مبارك والدکتور آحمد نظیف رئیس مجلس
 الوزراء وهند من الوزراء الاقتصادیین المشارکة فی الاجتماع.

« يتم إعلان أول إتفاقية تعاون قانونية وإطارية مؤسسية تجمّع رؤساء دول حوض النيل العشر على سياسة وإستراتيجية مائية واحدة متفق عليها بالإجماع عقب إعلانها في أديس أبابا بالثوبيا،

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال أكتوبر 2005

diay!	2.00	تراتريه	4		يرصم الياد		مشاو
	إجمال	معاير	2/3	إجمال	منائن	وارد	
59354	754	284	470	58600	27612	30988	الأسكندرية والدخيلة
149708	131423	66423	65000	18285	10152	8153	پورسميد وشرق پورسميد
96410	84617.	44061	40556	11793	6143	5690	دمياط
594	0	0	0	594	187	407	السويس والأدبية
22550	2950	0	2950	19600	11406	8194	السخنة
328616	216754	1)0768	108976	108892	\$5500	85372	الاجمالي الغام

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بحركة الركاب (قادمون – مغادرون)بموانئ مصر خلال شهر اكتوبر 2005

	عرم الطبخ	listore	iens)	- megati	Imagen		الاخيلة	بان	البي
200195	3950	14282	48661	65785	38151	13918	15448	قادمون	9
290094	3145	9178	69738	98766	80728	13189	15350	مقامرون	1
490289	7095	23460	118399	164551	118879	27107	30798	احمالي	A

حركة الهوانى المصرية خلال شمر أكتوبر 2005

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال اكتوبر 2005

يي ان	Name of Street, or	Spirit.	131	Baylet	re-	Section .	186	1	Sind.	Ī
يضاعة عامة	507.1	402.7	91.3	0,0	354.3	74.4	0.5	14.1	803	1925,5
مبيجاف	103.4	443.2	0.0	0.0	343.5	61.9	0.0	0.0	0.0	952.0
أتربة ولمامات	36.5	663.2	7.0	3.5	0.0	0.0	65.7	0.0	0.0	776.9
الت شيية خاصة	162.1	0.0	0.0	0.0	43.1	15.1	0.0	0.4	0.0	220.8
استدة وأملاح	1.5	16.2	0.0	0.0	63.4	3.4	0.0	0.1	0.0	84.5
مديد ساق	107.4	0.0	6.0	8.0	23.7	145,0	0,0	0,0	0.0	276.1
إجمال	918.0	1525,3	98.4	. 35	827.9	299.8	67.2	15.3	80.3	3835.8
ترانزيد	4.9	0.4	583.5	0.0	358.1	0.0	0.0	0.0	29.8	976.8
الإجال ألدام	922.9	1525.7	681.9	15	1186.0	299.8	67.2	15.3	110.2	6812.6

مد البيانات غير نهاية والبنة للعديل بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال أكتوبر 2005

البيبان	15-7000	200	Strange of the strang	chepts.	Man	Smeller of Phones	or or other	-	56.43	Į.
يضاعة عامة	121.0	86.7	58.4	0.0	57.7	58.6	0.0	21,8	128.7	512.8
حاصلات زراعية	37.0	0.0	2.2	0.3	11.3	29.5	0.0	124	0.0	92.7
سپ جاف	0.0	2.5	0.0	0.0	6.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.5
أترية وخامات	51.9	96.7	7.1	48.3	189.2	191.6	124.3	15	165.3	912.0
ذان طبيعة غاصة	1,2	5.5	0.2	0.0	364.4	0.2	0.0	4.3	0,0	3723
أسعدة وأملاح	16.4	116.9	7.t	27.4	84.7	0.0	0.0	0.2	0.0	252.7
سپ بمائل	155.6	125.8	9.0	0.0	3.2	0.0	0.0	950	0.0	293.6
إحمال	383.1	434.1	84.0	112.0	7105	279.8	124.4	37.2	294.0	2459.0
ترائزيت	1.7	0.9	574.5	0.0	348.3	0.0	0.0	0.0	0.0	925.4
الإجمال المام	184.8	435.0	658.5	112.0	1058.8	279.8	124.4	37.2	294.0	3384.4

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

غدد رحلات السَّفْن بالمُوانِيُّ المُصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال أكتو بر 2005

البيان	الإسكادرية	الدخيلة	in man	العريش	Mins	el Very	- Alie	in in	[man	1
بقداعة هامة	188	69	209	0	168	11	0	0	114	(559
سب جاف	6	'21	0	0	6	1	0	0	0.6	
أتربة وخامات	12	6	4	1	96	0	3	0	0	
دات طبيعة خاصة	44	. 0	0	D	32	11	0	0	200	80
أسمدة وأملاح	1	1	3	0	18	2	0	0		25
مبب سائل	32	6	0	0	4	23	0	0		
مولاس	0	0	0	0	1	0	0	0		
إجمال	263	109.	216		265	48	3	0	14	923
ركائي	18	0	22	0	0	29	87	105		
أخرى	25	0	61	0	12	. 33	0	0	Total I	193

وزارة النقل قطاع النقل البحرى ينك معلومات النقل البحرى المسرى ٤ شارع البطالسة -- الأسكندرية ت: ١ ١٥٥٨- ٥٨٦٩٨٦ فاكس: ٤٨٩٤٤٥٤

مصدر البيانات: إدارة الإحصاء بهيئات المواني



دكتور/مدحت عباس خلوصي مساعد عميد كلية النقل البحري للدراسات العلبا

أهداف الاتفاقية

هذه الإتفاقية سبقتها إتفاقيتان دوليتان إهتمتا بتحديد المسئولية الناشئة عن التلوث بالزيت هي الإتفاقية الدولية لتحديد المسئولية الناشئة عن التلوث 1969 ويرواتيكول 1992 والمعروفة بإتفاقية "Civil Liability Convention"CLC الصندوق الدولي للتعويضات 1975 وبروتوكول 1992 (IOPCF) International Oil والمروفة بإنفاقيا Pollution Componsation Fund، ثم جات مذہ الإتفاقية لملأ القراغ الذي ترك مفتوحاً بواسطة الإتفاقيتين CLC & IOPCF. حيث إهتمت الإتفاقيتان بالتلوث الناشئ عن يضائع السفينة مع عدم الأخذ في الإعتبار أن السفن العملاقة تحمل في ممهاريجها وقوداً بعادل شعنة بضائع لناقلة بترول. ووضعت الإتفاقيتان عدود السثولية مالك الناقلة التي تثقل زيوباً أي السفن التي تعمل في نقل وتجارة الزيت ولا تغطى غيرها من السفن. جات الإتفاقية الدولية لتحديد المسئولية عن التلفيات الناشئة عن التاوث بزيت وقود السفن 2001 للمعافظة على التوازن بين الإتفاقيتين السابقتين حيث لا تنطبق إتفاقية (BOPC) Bunker Oil Pollution Convention عند إنطباق الإتفاقيتين السابقتين، فهذه الإتفاقية ليست بديلاً عن إنفاقية تحديد المسئولية الناشئة عن الثلوث CLC 1992. كما أنه ليس الغرض منها تعديل أي حق من حقوق تحديد المسئولية طبقاً لإتقاقية تحديد المسئولية 1976وتعديلاتها.

نطاق تطبيق الإتفاقية،

جات الإتفاقية لتغطى التلوث الناشئ من الزيون الهيدروكربونية المتى تستعمل أو يقمد إستعمالها كوقود لتشغيل أو تسبير السفينة أو تشحيم ماكيناتها وكذلك الرواسب الناشئة عن إستعمال هذه الزيون فقط والتي يتم تجميعها في سنتينة الماكينات (Bunker Oil) مادة 5/1 من الإتقاقية . اذلك لابد من الثميز بين الزيت الذي هو بضائع وذلك الذي هو وقود للسفينة فالزيت الأخير فقط هو ذلك الذي تتطبق عليه الإتفاقية على ذلك فالتمييز بين نوعيات الزيت من أجل تحديد إنطباق الإتفاقية أو عدم إنطباقها يكون بالنظر إلى القصد من هذا الزيت، فؤذا كان القمد هو إستعمال هذا الزيد في تشغيل السفينة أو كان هذا الزيت داخل صهاريج الإستهلاك أو داخل سنتينه تجميع زيت الماكينات تنطبق عليها الإتفاقية، أما إذا كان الزيت يضائع منقولة بحراً داخل معهاريج الشحن أو داخل أنابيب الناقلة فلا تنطبق عليها الإتقاقية.

يمتد نطاق تطبيق الإتفاقية لتغطى المشراية الناشطة عن الجوادث سواء تلك الحوادث التي سببت تلفيات أو أضرار بالبيئة البحرية (مادة 8/1) أو تلك التي تمثل أو خلقت تهديداً شديداً بتلوث حال البيئة البحرية (مادة 8/1), على ذلك فعبارة Pollution damage تعنى أي خسارة أن تلف يحدث خارج السفينة يرجع

المحرية بسبب إنسكاب أو تسرب زيت وقود السفينة (مادة 235 من إنطاقية الأمم المتحدة لقانون البحار). سببه إلى تسرب أو إنسكاب الوقود (مادة 9/1)، كذاك تشمل التكاليف التي يتم إنفاقها من أجل إتخاذ التدابير الوافية لمنع إنتشار الزبت وأى تلفيات تصبيها التدابير الواقية.

تم التوقيع على هذه الإتفاقية في 23 مارس 2001. هذه الإتفاقية وضعت من أجل تتعقيق هدفين عامين الهدف الأول هم تخاذ التدابير الوقائية من أجل خفض والسيطرة على التلوث الثاشئ عن إنسكاب وقود السفينة إلى البحر لتجنب تلوث البيئة البحرية (طبقًا للمادة 194 من اتفاقية الأمم التحدة لقانون البعار). أما الهدف الثاني من الإتفاقية الدولية تعديد السنه لية

عن التلفيات الناشئة عن التلوث بزيت وقود السفينة 2001 هو وضع نظام يكفل تعويض من أصابه ضرر ناشي عن تلوث البيئة

ولا تفطى الإتفاقية التلفيات والنسارة الناشئة عن الإنفجار، والتلفيات الناشئة عن النيران. أما من حيث النطاق المكانى لتطبيق الإنفاقية متطبق الإنفاقية على التاويث الذي بمسب الأرش أو المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو للنطقة الإقتصابية الخالصة لدولة طرف في الإتفاقية (مادة 1/2/1/2) ، أما بالنسبة للدول الطرف في الإتفاقية والتى لم تنشئ منطقة إقتصادية خالصة نطبق الإتقاقية على المنطقة الواقعة خلف البحر الإقليمي والتي لا تمتد الكثر من 200 ميل بحرى من خط الأساس الذي تمدده الدولة طبقاً للقانون الدولي (مادة 11/1/2) ، كما تطبق الإنفاقية على التدابير الوقائية التي تتخذها الدولة أينما

اتفنت (مادة 2/ب). السنولية عن التلوث:

جعلت الإثفاقية مالك السفيئة مسئولاً مسئولية مطلقة عن التلفيات الناشئة عن التلوث بزيت وقود السفيئة أو عن التسرب الناشئ عن زيت الوقود. أما تعريف مالك السفينة Shipowner فيشمل مالك السفينة

السجل إسمه بشهادة التسجيل وكذلك مستأجر السقينة عارية، ومدير ومشغل السقينة (مادة 1/3) أراد المشرع بذلك التسميل على المتضرر الذي قد يتعذر عليه التعرف على من توجه إليه المطاقبة. وحسنا فعلت الإتفاقية بتحديد الأشخاص الذين يمكن للمتضرر من التلوث أن يطالبهم حيث أن أحدهم سيكون مستولا أمام الطرف الثالث (الغير).

جعلت الإتفاقية المسئولية التي تقع على الأشخاص السابق نكرهم والنين يشملهم إصطلاح مالك السفينة مستولية مطلقة"، ولم تجعل الإثفاقية المسئولية التي نقع على هؤلاء مسئولية خطئية،

بمعنى أنه لا حاجة للمطالب المتضرر أثناء خطأ مالك السفينة حتى تعوم المسئولية، إذ أن مجرد وقوع الضور للمتضور ينشئ السئولية على مالك السفينة. وعلى الرغم من ذلك يمكن للمائك أن يتجنب المستولية إذا أثبت أن التلفيات ترجع إلى عمل حربيي (مادة 3/3/1)، أو قوة قاهرة (مادة 3/3/1) أو أعمال تخريبية (مادة 3/3/ب) أو بسبب عيب في المساعدات الملاهية يرجع سببه إلى خطأ السلطات المسئولة (مادة 3/3/ أي أن المشرع الدولي أراد بذلك أن يلقى عبد الإثبات على مالك السفينة بدلاً من جعله على المتضرر. تعرضت الإتفاقية لعالة مسئولية سفينة واحدة عن التلوث عندما

يكون فها أكثر من شخص يقع ثمت تعريف مالك السفينة هذا تكون السئولية مشتركة بينهم جميعاً (مادة 2/3).

ولكن قد تنشأ مشكلة في حالة التلف الناشي عن حدث إنسكاب لوقود السفينة بين أكثر من سغينة وتختلط الزيوت المنسكبة بدرجة تصبح فيها غير قابلة للغصل، في هذه المالة سيشترك جديع ملاك السفن المسببة للتلوث المشوايه ولكن فقط في الجزء من التلفيات المقتلطة الغير قأبلة للفصل آما بالنسبة للجزء المنغصل فتتحمله السفينة

ولا تنطبق الإتفاقية على السفن الحكومية عندما تستعمل في أغراض غير تجارية ما لم تعتبر الدولة المتعاقدة غير ذلك . أما جميع السفن التجارية سواء إذا كانت خاصة أو مملوكة للبولة فتخضع للمسئولية والإختصاص كما حدبته الإتفاقية الدولية لتحديد المسئولية عن اثتلوث الناشئ عن

وقود السفينة BOPC) 2001). كما تعرضت الإنفاقية للحالة التي يتدخل فيها المنقذ لإنقاذ سفينة أو تدخل أي شخص لإتفاذ الإجراءات الوقائية حيث لم تعلى أي منهم من المستواية إذا تسبب في حدوث الإنسكاب (ماده 5/هـ).

تحديد السبولية

لم تضم الإنفاقية حداً لمسئولية مالك السفينة كما العلت كل من الإتفاقية البراية لتحديد المسئولية عن الثلوث 1969/ CLC1992 ولكن تشارك الطالبات الناشئة عن التلوث بريت الوقور. BOPC الطالبات الأخرى الناشئة عن الملكبة طبقاً للإتفاقية الدولية لتحديد المسئولية 1976/1976.

التأمين الإجهاري ضد المسئولية.

ضماناً لعصول المتضرر على التعويض تطلبت الإتفاقية شأتها في ذلك شأن الإتفاقية الدولية لتمييد المسئولية عن التلوث CLC1992/1969 غىرورة رجود تأمين إجبارى ضد الثلوث البحري بالزيت. وبالرغم من أن للسئولية عن الثلوث الناشئ عن زيت وقود السفينة قد ينشأ نصد أشخاص مختلفة تقم تحت تعريف "مالك السفينة" إلا أن الإلتزام بالتأمين الإجباري أو الضمان المالي وصفته الإتفاقية بحيث بلثرم به مالك السفينة المسجل إسمه في شهادة التسجيل فقط، وتخضخ له السفن التي تبلغ حمولتها 1000 طن حمولة كلية (مادة 1/7). أما بالنسبة للسفن التي تقل جمولتها الكلية عن 1000 طن فتخضع للقانون الداخلي .

جميع السفن التي تزيد حمواتها على 1000 طن حمولة كلية سواء إذا كانت مسجلة في دولة طرف في الإتفاقية أم لا يتمين أن تحمل 'شهادة تأمين ضد التلوث من زيت الرقور." تخبيقاً لإتفاقية BOPC. أما السفن الصغيرة فلا يطلب منها الحصول على تأمين، ولكن مازالت تخضع أنظام المسئولة طبقا لاتفاقية BOPC.

كم أله حداد علي الدون الطراف في الإتفاقية من التلوث الله عن السفن المسجلة في دولة ليست طرف في الإنقاقية ومن أجل هنمان حصول الدول الأولى على التعويض لا يسمح للسفينة الغير مسجلة في دولة طرف في الإتفاقية والتي لا تحمل شهادة تأمين ضد التلوث من وقود السفينة بإستعمال الموانى أو التسهيلات البعيدة عن الساحل والواقعة في البحر الإقليمي للدولة الطرف في الإتفاقية، بمعنى أنه لا يسمع لها بدخول هذه المواني أو الرباط على الشمندورات البعيدة عن الساحل والتي تقم في البحر الإقليمي، أما إذا كانت السفيئة مسجلة في دولة طرف في الإتفاقية ومم ذلك لا تحمل شهادة تأمين ضد التلوث من وقود السفينة فلا يسمح لها بالعمل مطلقاً بمعنى لا يسمح لها بالشحن أو التفريغ، السفن الملوكة لدولة طرف في الإتفاقية ليست في حاجة إلى حمل "شهادة

على فرض الصالات التي تكون فيها السفن مستثناء من تطبيق إنقاقية BOPC فلا يطلب منها حمل هذه الشهادة والمقصود هذا السفن التي تقل حدولتها عن 1000 طن حمولة كلية. ويالرغم من ذلك تستطيع أي دولة طرف في الإتفاقية أن تستثنى السفن التي تعمل داخل مياهها الإقليمية من تطبيق النص الخاص بالثامين الإهباري

يتقر أن المسئولية مغطاة طبقاً لحدود إتفاقية BOPC.

السلطات المخولة إصدار شهادة التأسن الإجباري

هذه الدولة أن تصدر "شهادة التأمين" بنفسها كما يجوز لها أن تفوض القيام بهذا العمل لمعهد أو منظمة. ولكن في جميع الأحوال: يقع على الدولة الطرف في الإثفاقية الإلتزام بضمان سريان الشهادة وتوافر التطلبات الضرورية من أجل التثبين أو شهادة التأمين (مادة 7/3/1) وفي حالة تقويض القيام بهذا العمل يتعين تبليغ بنود وشروط عملية التغويض السكرتير العام المنظمة البحرية

السفن المسجلة في دولة ليست طرفاً في الإتفاقية لا يجوز لسلطات التأمين" ولكن شهادة تقر فيها سلطات الدوله ملكية السفينة

وتكون جميع الشهابات الصادرة من دولة طرف في الإتفاقية معترف بها كما تكون سارية المفعول في مواجهة جميم الدول الأغرى (مادة 9/7).

بالنسبة السفن المسجلة في دولة طرف في الإتفاقية يجوز اسلطات الدولية (ماده 7/3/ب)

هذه الدولة أن تصدر " شهادة تأمين ضد التلوث من الوقود". لذلك عندما لا تكون السفينة مسجلة في دولة طرف في الإتفاقية يجوز لهذه السفن طلب هذه الشهادة من أي سلطة مناسبة في أي دولة طرف في الإتفاقية ذلك أن المادة 1/3/7 أجازت إصدار عذه الشهادة لهذه السفن من أي سلطة مناسبة في أي دولة طرف

وقد أعطى المؤدن الحق صراحة في أن يشارك مالك السفيئة في إثقاد الإجراءات.

السئولية أمام الطرف الثالث.

المطالب بالتعويض عن الات

وقود السفينة أن بوجه مطالبته مباشرة إلى للؤمن (شركة

التأمين). وهذا ما قررته إتفاقية BOPC بنصها على أن

المطالب أن يوجه مطالبته إلى المؤمن مباشرة بغض النظر

عما إذا كان مالك السقينة قد خرق عقد التأمين وعلى ذلك

لا يمكنه التفطية تحت الوثيقة. وبالرغم من ذلك يخول

للمؤمن تحديد المستواية حتى وإو لم تكن مخولة للماك .

ويستطيع المؤمن الثمتع بجميع أوجه الدفاع للقررة لمالك

بالإضافة إلى ذلك يجوز للمؤمن تجنب المسئولية إذا كان

التلوث ناشدًا عن تواطؤ من المالك (عمل غير مشروع

منه). وبالرغم من ذلك لا يسمح للمؤمن توجيه الدفوع

المقررة طبقاً لُعقد التأمين إلى الطرف الثالث حسن النية.

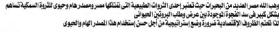
على ذلك فالدفوع المقررة طبقاً لعقد التأمين مثل (خرق

المؤمن له لمبدأ أحسن النية) لا تسمع المؤمن ثجنب

السفينة ضد جميع الإجراءات المجهة شده

البحيرات الهصرية والسم فى العسل

مترجم اللغة الفرنسية بهيئة ميناء الاسكندرية بقلم/ ايراهيم احمد على



حيث إنها هانت في العقود الماضية من سوء الإدارة وسوء الإستخدام وإستخدمت كمقلب للنفايات ومخلفات المسأنع ولكن مع تزايد الإهتمام العالمي بحصابة

البيئة وألمطالب الدولية بحسن إستخدام الثروات الطبيعية تبنت العكيمة المصرية العديد من السياسات تمشياً من التوجه العالى لحماية البيئة

إحدى هذه السياسات تهتم بقضية البحيرات المصرية وتقوم بتنفيذها وزارة البيئة بالتعاون مع بعض الوزارات المنية مثل وزارة البحث العلمي ووزارة الزراعة ففي العاشر من إبريل 2005 عقدت وزارة البيئة أول مؤتمر لها بالقاهرة بهدف وضمع أسس ومعايير تتمية البحيرات المصرية وتعظيم العائد الإقتصادي لسكان شواطئ تلك البحيرات والعمل على خلق توازن ببن تلك المسطحات المائية والبيئية المحيطة بها وذلك في حضور ممثلين من وزارة التنمية المطبة وممثلين من وزارة الزراعة ورئيس الهيئة العامة لتنمية الثروة

وقد نوه المؤتمر إلى ضرورة تضافر جهود الجهات المعنية الحد من إلقاء النفايات والمخلفات الصناعية بالبحيرات وقامت وزارة البيئة بتوزيع وثيقة مؤلفة من 200 ورقة على السادة أعضاء المؤتمر قامت

بأعدادها بالتعاون مع كل من وزارة الزراعة ووزارة التعليم العالى والبحث العلمى ووزارة الداخلية تتضمن أسس ومعايير الممل من أجل إنقاذ البحيرات المصرية والتى تبلغ مساحتها حوالي ≤10227

وقد أشارت الوثيقة إلى المخاطر التي تحيط بالبحيرات وهم ثلاثة مفاطر 1 - الثلوث

> 2 - الحقاف 3 - نقص الملوحة

1- الثَّلُوثُ: حيث سحب عينات وقامت المهات المعنية بتطليلها لتقصح عن النتائج التالية:

إن 9 من 10 من البحيرات المصرية تحوى عناصر ثقبلة (جامدة) وآخر عالقة تتعدى ما تشير إليه المعايير الدولية. كما أن مياة تلك البحيرات تعانى وتتعرض لتغيرات كيميائية خطرة ناجمة من إلقاء المياه المستعملة والنفايات والخلفات السناعية والصرف الزراعي يصورة شبه يوميه ودون أي معالجة. وفي تقرير خاص صادر من منظمة القام عن بحيرة مربوط مضمونة بشير إلى ما تتعرض له تلك البحيرة من أثار التلوث المدمرة طوال الثلاثين عام الماضية وأشار التقرير أيضا إلى أن هذاك أنواع من الأسماك بتلك

البميرة في طريقها للاختفاء وتزايد أنواع أخرى قادرة على تحمل أثار التلوث ومن الجدير بالذكر أن هناك ما يقرب من 24.000 مصنع منها 700 مصنع عملاق طي مجرى تلك البحيرات تتخلص من 57% من مخلفاتها يهميا (حوالي 270

طن) بالبحيرات دون معالجة معايصيب مطروح أنشطة الصيد بضرر بليغ 2 - الجفاف "تجفيف البحيرات" أمارٌ في زيادة الرقعة المزروعة قامت

الدولة بتجفيف بعض مساحات البميرات. بالإضافة إلى تأثير التوسع الحضرى ومشروعات التنمية من شق القنوات والثرع وإقامة الطرق ومشروعات الكهرباء والغاز. وطبقا لتقاريير وزارة الزراعة عن أكثر بحيرة فقيت جزء من مساحتها هي بحيرة المنزلة حيث كانت مساحتها 750.000 قدان سنة 1950 ومساحتها الحالية 130.000 فدان فقط,

إن بحيرة البردويل مازالت تعتبر أنظف بحيرة مصرية ومازالت تحتفظ بكامل 3 - القس اللوجة

وأيضا تعانى بعض البحيرات للصرية من نقص الملوحة (التحلية) مما يعطى القرصة لثمو بعض الطحالب الضارة وورد الماء مما يعوق أنشطة الصيد بها

أقواع البحيرات يمكن تقسيم البحيرات المسرية إلى ثلاثة أنواع * شديدة الملوحة:

بحيرة البردويل بحيرات منطقة السويس والبحيرات المره والتمساح ومرسى

* متوسطة اللوحة: وهي بحيرات شمال الباتا البراس - إبكو

* المياه الحلوة: وهي بحيرة ناصر هذا وتتعرض ثلك البصرات لمخاطر تأكل الشواطئ وإرتفاع منسوب مياه البحر الناجم من التغيرات المناخية (الإحتباس الحراري) وتشير بعض التقارير الحديثة إلى مخاطر تتهدد بحيرة ناصر (مزان المياء الطوم) من جراء زحف الرمال أشواطئها الغربية ما يهدد قدرتها الإستعابية لكمية المياه الطوة وهناك خطر أخر يهدد بحيرة البردويل والتي إستطاعت أن تغزو الأسواق العالمية بمنتجها السمكي هذا الفطر الناجم من إعلان الحكومة المسرية عن زراعة 400.000 فدان وما ينتج من ذلك من مياه الصرف الزراعي

مما يؤثر في طبيعة تلك البحيرة وأنشطة

"يا أيتما النفس المحامنية - ارتجمي الي ربيح راضية مرضية -فادلائي في غبادي - وإدفائ بمنتي " صدق الله المخليم

البقاءللهوحده



أسرة تحرير المجلة وجميع العاملين بها ينعون بمزيد من الحزن والأسى فقيد الشباب بالإسكندرية

المغفورله بإذن الله

المهندس/ كريم حسين زاهرياقوت

مديرعام شركة سليم إنترناشيونال

وعضو مجلس إدارة

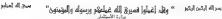
نادىسبورتنج الرياضي عن الشباب سابقا ونجل الزميل العزيز والأخ الفاضل

اللواءبحرىمتقاعد

حسين زاهرياقوت

ويشاطرون أسرة الفقيد الأحزان في مصابهم الأليم أسكنه الله فسيح جناته وألهمنا وأهله وذوبه الصير والسلوان





الثيركة القائضة للنقل البحرى والبري

أدهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة لنقل البحري لت القيت الثالثة والمسامات التحالية في 2005/6/30 أمتمدت الجمعية العبريمية لشركة الإسكتيرية التراول العاويات والمضائع برناسة السيد اللواء محرى أحم لحمد لحد البراهيم يوسف، والبرى يوم الاربعاء الموافق 20/05/9/28 .قر الشركة القامصة بالإسكتيرية ومحمور السدة معتلى المجار /بركري المحاسات اللق

	111.77	200	1917/1961			قائمة المركز المالي العمدلة في 6/3/6/30	
2004/2003		U	البيد	2005/2004	2004/06/30	البيدن	2005/06/30
224874 (80545)			إيرابات النشاط يحمىم: تكفلة إيرادات الثشاط	257756 (90302)	299436	الأصول طويلة الأجلي	309572
144329		72	A Page 1	167454	(185202)	يقميم: مجمع الأهلاك	(200940)
1777 2578			يطباف إندة أبر ادات أستثمارات مالية مقصصات أنتاي الغرض بنها دخمه منذا	1581 5314	39671 55575	مشروعات تحت التعقيد ا <mark>ستثمارات علوملة الأجل</mark> استثمارات في أسمم شركات أحدى	49042
(82) (17995) (10485)		اس الإدار 4	رواتب ططوعة ويدلان حضور أعظماء مو معمر وفات إدارية أخرى	(115)	21305	استيمارات عن المهم الدوات المراي	77049 17626
(434)			منصنصات بخلاف الأهلاله أعياء ومسائر طنوعة	(9028) (123)	230785	مجموع الأصول طويلة الأجل	252349
119688		بريل والثواله الدالة	ساطي ارياح افتلاط قول د. الا	148164	30495	الأصول/اللداولة	28982
(6626)			المعروفات الثمويلية	(6393)	11880 67732	عملاء (بعد خصم المخممص) حسادات مدينة محتلفة	12005
6734	L		قواذد دائلة	3703	76957	همابات ددینه مختلفه مقدیة بالبنوك والمعدوق	85895 90654
119796		الإنشاط	والماريان	145474	187064	مجموع الأصول التناولة	217536
1693 2464 46 4538	سابقة	سروفات سنواث	یشناد (اید (یخصم مذ) ارباح (خسان) اروق هله ایرادات ستوات سابقهٔ بعد خصم ب ارباح (خساش) رأسمانیهٔ ایرادات غیر عادیهٔ	(1016) (10435) (73) 2364	28269 12549 177210	الشفيسات التزامات مثلث و القرامات مثلث و القرامات مثلث و القرامات مثلث القرامات الق	30707 20936 216221
0			مصروفات غير عادية	(4088)	218028	مجموخ الإنتزامات القداولة	267864
128537		راه <u>ر الداث</u>	<u>مسافي الريح قيار ف</u>	132226	(30964)	رأس الأل المامل	(50328)
34949			قبريية الد	18643	199821	إجمالي الإستثمار ويتم تقويله	202021
93588			صالي الربح يغف هساء	113583		حقوق اللكية	
2004/06/30			ا أو دي هي المعود المستهدائي (1875) المحيد	2005/06/30	123000 58230	راس المال المط وح الإحتياطيات	123000 64066
93588	نم التالي			113583	181230	سجبوخ حقوق المكية	187066
4677 46			الأرباح القابلة للتوريع ويتم إهتباء 5% إمتباطي قانوني إهتباطي راسمالي أدماء م	5671 164	6683 _11908	الأنزمان طويلة الأجل قريمي من اميذوك حصابات دائنة أغرى طويلة الأجل	5346 9609
74657 8295	1		90% توريعات للمساهمين 10% توريعات للعاملين	91432	199821	إجمالي تقويل الإستثمار	202021
4042		وبارة	ا 5% مكافأة اعضاء مجاس ا	10159 5023	Maria No.	والقرار الكامل المصامح 30 5/10/2011	وائمه اليرشان الشدر
935 935	2, 1		تَوْدُيْهَاتِ . 1% تشاط رياضي	1134	2005/6/30	البيان	2005/6/30
935		يب رالثاهيل	1% مندرق التعويل والتدر	1134	104714	منافى التطفات النقدية من أنشطة التشغيل	116326
			المعمرتين حمرا الشنب مرافأ الماء	- Office	(24827)	معافى التدفقات النقدية من النشاط الإستثماري	(20376)
رصيد أخر خدة	اينقص	الزينة	رصيد أول العدة	سان	(118364)	صافى التدفقات النقدية من النشاط التعريلي	(82253)
123000	-	-	123000	اس الدال المصدر والمدفوع	(38477)	منافي التنفقات النقدية غلال العام	13697
64065		5835	58230	الإمتياطيات	115434	روبيد التقنية في بداية المام	76957
187065	P 20 - 10 - 1	5836	181230	الاجمال	76957	رمس النقدية في نجاية الدام	90654

رين من مناه المناور بين فيرده من الجدائم من العمارية فراته المناور المنافرية القيام أن المنافرة المنا شركة بالبغة مساهمة مصرية حاصعة الأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم 203 لسنة 1991 ولائحه التنفيدية بيدة عن الشركة نشاط الشدكة

مرى اسال البري و 2011 المركز العام (2022 اليوب اليه الماء إليه الرابطية 1979). ويشهر المركز عقوق المساهمين السابيات ل

المزون لأميرل الثابتة

لاستثمارات د التعاملات

ويدة بالعبلات الأحسة انثبت الشركة معاملاتها بالحبية للمعرى على

ك العد مراجعة الدرائم المالية المحدة شركة لاسكتريه لقد ول احاريات والمصائع شركة مساهمة مصرية حاضعة لأحكام العدري 203 سمه 1991 واستستانه مرقاؤشة المزكر المالي في 30/3/6/20 برجمالي سلمة مسمور منهمة الإنتران المدة هي يسكريه أو را لمؤين (يامنام في كل حاصة مين داخلية للكلم إنسان (1992 منه 1992 ويتران المدينة المعالل المنافق ويتران المنافق المنافق العنافة المنافقة المنافقة

ب مراحة . ومع مراحة .. تضمت تطريرة الشعار إليا بسايه من تصلفات فمن رأينا أن القوائر للله الشعارة العلامم الإيضامات الشعاقها في تعيير يوضوع في جوانهها المهمة عن الركز المالي الشدركة في 2005/6/20 من شيعة متعاطيها وتفطاتها. من الدرية والنصور في حقوق القالمية أنه في التاريخ وبك طبقاً التفام المحاسيين الوجد والمغاير المحاسية كإنفار وفي أن والى وفي ضوء القوائم المصررة دات العلاقة.

اقتائم بأصال مدير الإدارة محلسبار أسحق عمر مرسى

مدير عام ثائب منير الإمارة مطسب/ السيد أحد الغياط

رئيس مجلس الإدارة والعضو اللاكب مهندس/ فتحي أحمد حسن سرور

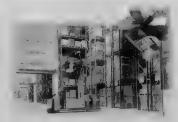
رئيس قطاع الشئون الثاقية مضسب / صباح عبد القتاح مجاهد

رأس الثال

ميكل رأس المال







Royal Wim Bosman's 4000m², bonded warehouse in Sokhna Port, offers you optimum warehousing and a complete package of value added services

Royal Wim Bosman provides national distribution all over Egypt and tailor-made logistic solutions. We deliver your goods in the most safe and efficient way.



Royal Wim Bosman Egypt 29 Farid Street Heliopoli Cairo, Egypt 11341 Phone: +202 291 32 15 Fax: +202 414 8877 Royal Wim Bosman Warehouse Bokhma Port Buca, Egypt www.royalwimbosman.com

آخر أخبارهيئة قناة السويس (١٤)

المؤتمر الصحفى لإعلان رسوم العبور

عقد الفريق / أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس مؤتمراً صحفياً عالمياً بقاعة المؤتمرات بمركز أبدأت هيئة قدة السريس بالإسماعيلية . شهده أعضاه مجلس الإدارة، وممثلوا أجهزة الصحافة والإعلام المصرية والعربية والأجنبية.. وذلك لإعلان الرسوم الجديدة لعبور السفن في القناة التي ستطيق إعتباراً من 15 مارس 2006، وفي عداية المؤتمر أعلن الفريق/ أحمد فاضل ريادة رسعم لجميع أنواع السقن العابرة للقناة نضبية 3%.

تعديل المنشور رقم 2004/7 بشال تخفيض عبور الناقلات القارغة القادمة من الخليج الكسيكي ومنطقة الكاريبي ,لي العليج العربي 20% تشفيض على رسوم هيور الناقلات المعلاقة الفارعة 200

وعلى شوء البراسات من قبل لجنة الرسوم والتي تهدف إلى جعل المرور مقناة السويس هو الأرشص والأسرع والأكثر أماناً دائماً ،

* هذا وأود أن أُشَير إلى أن الإيرادات التي تحققت في عام 2005 والتي بلغت حوالي 3.438 مليار دولار هي أعلى إيرادات تحققت في تاريخ قناة السويس منذ إفتتاحه وحتى الآن.

ه تقيم فلسفة رسوم عبور قناة السويس على عدة مبادئ هامة – هي -1 أساس قرض الرسوم هو مراعاة الشرة الكسبية للسفينة Earning Capacity.

2- مبدأ المشاركة في الوفورات التي تحققها السفن العابرة. 3- تنوع الرسوم حسب نوع السفينة وهجمها والعالة التحميلية ونوع الشحنة. 4- مراعاة حالة السوق والمتغيرات الإقتصادية في سوق النقل البحري.

5- ترسيع قاهدة المستليدين من عبور فناة السويس كأساس الهادة الإيرادات. 6- إستمرار الإلتزام بالمبدئ الأسامية في عدم التمييز بين السفن.

وفيماً يلى بعض هذه المبورات الإقتصادوية:

» إريِّقاع أسعار الوقود وتوقع إستمرارها في مستويات مرتفعة ولكنَّ أقل من السائد حالياً مما يرفع أيضاً من قيمة الوار المعلق بعبور فتاة السويس ، الكميات التي تعبر حائباً في إما لثاقارت عملاقة بالتعاون مع السهميد . وهذه لها رسوم خاصة بها، وياقى الكميات من التي لا تستطيع خطوط الانابيب إستيمابها حالياً، وهذه الكميات لا يكون أمامها

إلا طريق قناة السويس أو طريق رأس الرجاء المنالح، وقد أغلهرت دراسة الرسوم إرتفاع الوفر الذي تحققه هذه الناقارت بما يقوق رسوم العبور. ه زيادة واردات الدول الأرروبية من الفحم. غاصة من أستراقيا وجنوب أفريقيا نتيجة زيادة الإهتماد

على القحم في تشغيل محطات الكهرياء وفي هذا الصند أحب أن أشير أنه أولا مجهودات إدارة الهيئة في السنوات الأخيرة في تطوير وتعميق المُجْرِي الْمُلاحِي للقناة، والوصول بفاطس العبور إلى 62 قدم - لمَّ إستطاعت القناة إستيماب حركة

ناقلات الصب العملالة العاملة في نقل الحديد الخام والقحم. الملاحة في قناة السويس:

أصدر قسم الإحصاء – إحصائية لللاحة عن العشرة شهور عن عام 2005 جاء فيها.

- إجمالي عدد السفن العابرة 14.999 سفينة حمولاتها 551.694 بليون طن. بزيادة 1066 سفينة بنسبة 7.7%، والصولات بزيادة 41.761 مليون طن بنسبة 8.2% - مِن نفس الفترة من عام

من بين السفن العابرة،

« 2908 ناقلة بترول حصولاتها الصنافية 120.576 مليون طن ه 3082 ناقلة بضائع صب حمولاتها الصافية 90.763 عليون

» 32 ناقلة مشتركة حمولاتها الصافية 1.388 مليون طن. و 1461 سفينة بضائم عامة حمولاتها المنافية 14.814 عليون

۽ 5412 سفينة حاويات حمولاتها الصافية 264.262 مليون طن. و 1285 عاملة [مىنادل - جرارات متمركة - سيارات] حمولاتها

،لصافية 54.552 مليون طن، 4 62 سنينة ركاب حمولاتها الصانية 1.063 مليون طن.

* 757 سليبة أنواع أخرى حمولاتها الصافية 4.276 مليون طن. ه يعقارنة إحصائية الملاحة عن العشرة شهور من عام 2005 - بمثيلتها عن نفس الغترة من عام 2004 .. نجد أن القناة قد

حققت ريادة في الحمولات الأثية: ء ناقلات البترول بمقدار 5,541 مليون طن ، بنسبة 4.8%. ء سفن العاريات بمقدار 30.437 مليون مأن، بتسبة 13%. » حاملات السيارات 3.150 مليين طن. بسبة 7.3%.

ء ناقلات مشتركة 99 ألف مان بنسبة 7.7% عاملات مينادل 2 ألف طن بنسبة 1.1%. ع سفن الركاب 135 ألف من ينسية 14.5%.

» سفن المب 5.649 مليون طن بنسبة 6ر6%. بضائع عامة ثلاثة آلاف طن بنسبة صفر %. " » سفن آخري 99 الف طن بنسبة 5.5%

* تحسن كبير في الأسواق المالحية اسفن الحاويات وهاملات السيارات. والذي إنعكس على زيادة نوالين الشحن على الطرق الرئيسية. « زيادة كميات البترول العابرة للفناة نتيجة زيادة الطلب العالي على البترول الخام. * التعاون والتكامل مع "سوميد" بدأت هذه السياسة في هام 1997 وقد تحقق حتى الأن إجمالي السفن المستليدة 675

منفينة حمولاتها بلغت 118 مليون طن، وإجمالي الإيرادات 83 مليون طن. * تمصيل رسوم اليصول بعد الميعاد المقررر القوافل على هذه الناقلات والذي يتراوح ما بين 3% و5% و10%. es وياً لإضافة إلى ما منيق - رجب ألا نفقل السياسات التسويقية التي البعثها الهيئة في

تشجيع السفن على إستخدام طريق قناة السويس، والتي من أهمها؛ سياسة التخفيضات السفن التي تعمل على الخطوط الطويلة والتي تحلق لها القتاة الوقر المناسب، وقد أسفرت هذه السياسة عن تحقيق إير، د إضافي القناة، * تحقيض وقت إنتظار السفن لدبور القناة عن طريق السماح للسفن التي تصل بعد لليعاد المحمد القوافل يدخول القداة مقابل رسم إضافي يتراوح ما بين 3%، 5%، 10%. ه وقد أدى كمب الرات الذي بدأ عام 1996 بلغ عدد السفن المستفيدة من خدمة العبور السريع 6040 سفينة حقق إيراداً قدره 130 مليون بولار حتى اكتوبر 2005.

تخفيض رسوم النبور الناقات: المعاطة التي تعبر القناة الفارغة.
 دعم الناقات: أصدقاء البيئة ه منح التغفيضات السفن السياحية
 منح التخفيضات الناقات الفاز الطبيعى الممال LIVG



السيد الفريق/ فاضل، واللواء صبرى العدوى مفتتحان كوبرى الإرشاد

بمناسبة الذكري الـ 136 على الإفتتاح الأول لقناة المرويس، قام السيد الفريق/ أحمد على فاشعل رئيس هيئة قناة السويس، واللواء/ صبرى العوى محافظ الإسماعيلية، واللواء/ مساهد وزير الداخلية للطقة الفناة بإنتتاح كويرى الإرشاد الجديد الذي قامت الهيئة بتقيده بإحدى شركاتها [التمساح لبناه السفن]، وإستمر تنفيده مدة 8 شهور وتبلغ حمولة الكويري 5 طن، ووزن الجسم المدنى للكويري 30 طن. تم دهانه بمواد مانعة الصدأ، وتفطية أرضيت بمواد مانعة التآكل، وروعي في الكويرى عمل عند / 2 معيرة حديدية التهدئة

السيارات أثناء عبورها على الكويري شهد الإفتتاح أعضاء مجلس الإدارة بالهيئة والقيادات الشعبية والتنفيذية به بممافظة الإسماعياية، بلغ إجمالي تكلفة كوبرى الإرشاد حرالي 1.3 مايون جنيه تمناتها هيئة قناة السريس.

أنباء الملاحظ

عبرت قناة السويس خلال شهر أكتوبر 2005 صم فافلس الشمال والمنوب 19 ماقلة بترول عملاقة نزيد الحمولة الساكية لكل منها على 200 ألف طي

كما عبرت من كلا الإنجامين 159 سعينة حاريات ضحمة تزيد الحمولة الكلية عكل ممها على 70 ألف طن،



الماوسة المرسطاسية (HATSU

SHINE) أثناء عبورها قناه

السويس قادمة من الصبين ومنجهة

إلى بريطانيا، وببلغ حمولها الكلية 80 500 ملن.

لنافلة الكوينية العملاقة (AE SHUHADIA) اثناء مبورها قناة السويس قامة من الكويت ومتجهة شمالاً إلى قرسد، وتبيغ حموتها الساكتة 116 285 طدّ.





العقد المؤتمر البحري الدولى الناسع (ماردكون 9) بعنوان (نحو بيئة أفضل في منظومة الثقل البحري) في الإسكندرية في الفترة من 18-19 ديسمبر 2005، تحت رعاية معالى وزير النقل د/ عصام شرف ويربَّاسة أ.د/ جمال النين مغتار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والثقل البحرى، وبنظم المؤتمر هذا العام مركز البعوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى الأكاديمية العربية للعلهم والتكثولوجيا والثقل البحرى، وميناء هامبورج.

الذي يشهده هذا المجال على مدى ثلاثة عقدت الجلسة الإفتتاجية في تمام التاسعة والاصف صباحا وبدأت بكلمة عقود ماضية وذلك من خلال الاتفاقيات والقواعد التي أصدرتها المنظمة البحرية

أمين عام المؤتمر الربان/ محمد سعيد بلهم والتى رحب فيها بالجميم وأعلن الإفتتاح الفطى لأعمال المؤتمر وعرض لجدول الأعمال، ويعدها كانت كلمة نائب رئيس المؤتمر جيرجن سورجتفري ثم جات كلمة رئيس للؤيس د/ عبد الطيم السيد بسيونى عميد مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى حيث رحب بالمضور، وأوضع أن المؤتمر يعقد هذا العام للتعرض لأهم الممالات المرتبطة والمؤثرة في منظومة النقل المصرىء وذلك مجاراة للاهتمام لترابد

الدولية (IMO)، وأبيام الدول البحرية الرائدة بتطبيق ظك القواعد، كما أن العديد من الدول أظهرت إهتمام وتقعيل كس لنظومات إدارة السنة داخل الهناكل التنظيمية غرانيها البحرية، ذلك بالإضافة إلى الدوريات البحرية المالية التي تعرص على تحرير أبواب ثابتة خامعة بالبيئة البحرية.

رهذا ما أكد عليه د/ جمال الدين مغتار درئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكتولوجيا والتقل الدمري - في كلمته



الإفتناحية بقوله أن عنوان للؤتمر هذا العام إختيار صائب خاصة مع تزايد دعم المبتدم البحري الدولى المفاظ على البيثة من خلال تفصيص كثير من المنم الدولية التى تقدمها الدول الصناعية الكبرى والبيئات البولية.

بعد ذلك ألقى سعادة اللواء/ محمد عبد السلام المعبوب كلمته بالتعبير عن مدي سمادته لعضور إفتتاح مثل هذا المؤتمر الهام يجرول أعماله الرسم اللي بالأبجاث الهامة والمفيدة، ورحب سيادته بالجميع على أرض مدينة الإسكتيرية المعبلة. وتعنى إقامة طيبة للجميع والنجاح الباهر

ومن الأثر البيئي فإن النشاط البحرى ليس هو السبب الرئيسي في تلوث البحار إذ أن إحصائيات براسات الـIMO أثبتت أن التلوث البحرى الناتج عن السفن بمثل فقط 14% من التلوث البعري ذلك ما أكده اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى في الجلسة الإفتتاعية للمؤتمر نيابة عن المنس/ عصام شرف وزير النقل وأضاف أن المسادر البرية تمثل 62% من كمية الثلوث العام.

مشيرا إلى أن البحار تشكل نسبة أكبر من 70% من مساحة سطح الكرة الأرضية، وأن التوازن الذي منحه الله للإنسان عندما يتدخل الإنسان فيه يقصد أو عن جهل فإنه يؤثر عليها وعند حدوث التغير في الخصائص الطبيعية للبيئة البحرية نتيجة التلوث البحرى بالنفط يؤدى إلى

الإخلال بالتوازن في البيثة البحرية وحدوث أضرار تبيد الثروة السمكية والكائنات البحرية على إختلاف أشكالها

وعلى الإنسان أيضا مشيراً إلى أهم حادثة تلوث يحرى أدت إلى إزدياد وعى البحارة والشعوب باهمية هذا الموضوع وهو حادثة غرق شاحنة البترول Exx onvaldez التي نتج عنها بقعة زيت تقدر 37 مىيون لتر منّ الوقود إلا أن ما إتفذه العالم من إجراءات ساهمت لحد بعيد في تقليل حوادث وكمية إنسكاب الزيت في البعار.

مؤكداً أن المؤشرات الإقتصادية السنوية تشير إلى أن الفسائر السنوية تبلغ ما لا يقل عن 7.02 بليون دولار أمريكي نتيجة إلتهاب الكبد الويائى الناتج عن تناول أغذية بحرية ملوثة حيث يعتمد أكثر من 1.5 مليار نسمة من سكان العالم على لليحار كمصدر غذاء رئيسي وهوالي 95% من حصة صيد الأسماك العالمي ثأتي من ذلك الجزء من البحر الملاحق السباحل الذي يتأثر بشدة بهذا التلوث. كما أن المخلفات البلاستيكية التي تلقى في

البحر أدت إلى نفوق أكثر من ملبون طائر بحرى وحوالي 100 ألف من الثينات البحرية وعدد لا يحصني من الأسماك

وأضاف إللواء شيرين حسن أن نسبة 14% من التلوث المبيب بها التلوث البحرى تشمل كل أنواع وأنشطة العقل البحرى وقد أشار إلى أهمها:

1- إنتقال مياه الصابورة من بحار إلى

2- القاء مخلفات السقن والتقريع الغير قانوني لياه السياتين. 3- إنسكاب الوقود (زيت) سواء نتيجة

حوادث التصادم أو بقايا أعمال نقل وقوياء 4- البويات البحرية المقاومة للحشف

5- ترسب نواتج الإنبعاثات الحرارية من مجركات السفن.

6- أغراق النفايات والمو.د الأخرى. 7- هذا بخلاف التلوث المحتمل من تصادم بين السفن التي تحمل مواد نووية أو خطرة أو مواد كنماوية. وقد تعاملت المنطقة البحرية العالمية مع كل هذه الأسباب من خلال عدة إتفاقيات

 الاتفاقية الدولية لإدارة Ballast Water (2004) الصابورة .Management 2- بروتوكول 1973 يشأن مقاومة التلوث

الناتج من مواد بخلاف الوقود Protocol Relating to intervention on the high sea in cases of pullution by substances other oil 1973

وقد خرج المؤتمر بالتوصيات الآتية أولاً؛ في مجال العفاظ على البيئة،

 أ- سرعة العمل على تطوير وتقعيل دور منظومة إدارة البيئة بهباكل قطاع النقل البحرى وللوائى البعرية والهيئة ألمسرية اسلامة الملاحة البحرية وتدعيمها بالكوادر الشربة للتغميمية 2- مراعاة الأبعاد البيثية في أعمال إنشاء

وتطوير وتحديث الموانى البحرية والمنصات

وإدارات الموائى بالإستعانة بالمراكز التخصصة في مراقبة وتقييم الأحوال

4- التوصية بقيام هيئات الموانى بإلزام الشغلين بالموانى بإستخدام التكنوارجيا

3- وضع وتحديث النظومة الوطنية والإقليمية لكافحة التلوث وتوفير الإمكانات الصيئة في التداول والتغزين البضائع المتخصصة للحفاظ على البيئة البحرية. المب الملوثة للبيئة. 5-نشر الوعى البيئي في مجتمع الثقل

3- التوصية بقيام هيئة قناة السويس

4- تحديث خطط الطوارئ القومية لمواجهة كوارث التلوث، البعرى من خلال إصدار النشرات 5- قرش غرامات مالية بافظة عند عدم الدورية. الالتزام بقواعد منع التلوث أو التسبب في 6- دراسة ومقارئة المنظور الأوروبي

وقوعه لتشكل رادعاً لكل من يتهاون في للموانى صديقة البيئة ومدى الإستفادة الإلتزام بهذه القواعد، به في التطبيق على للواني المصرية 6- توسيع المشاركة في تدريبات ومناورات

7- الإهتمام الفعال بحالة البعيرات المنتجة مواجهة أخطار التلوث البحرية. للأسماك وتخليصها من التلوث. ثانياً؛ في مجال مكافعة التلوث،

لائحة تنفيذية جديدة لقانوه جمرك قديم



ويروتوكولات أهمهاء

كان لقانون الهمارك إستراتيهية ورؤية مستقيلية جبث رضبم قانون الجمارك افحالي 66 أسنة 63 في ظل المنهج الإشتراكي الشمولى للدولة، وكانت مسيرة التنمية الاقتصادية في مهدها الأولى سبقتها تشريعات جعركية ثمدد أنظمة جعركية متطورة متناثرة خلال الخمسينات (المناطق العرة والدرويناك والسماح المؤقت) وكان للمشروع هدف واضبح هو إزالية النظام المامد في اللاشعة الممركية الصادرة منذ 1884 وكذلك التنكيد على جباية الضرائب تعت مسمى الغيرائب الهمركية فإذا ما أطلعنا على المذكرة الإيضاحية لذلك القانون يتبن أنه أدر مسراحاً باته "نظراً لتوفير عدمس المسريبة ومقوماتها في (الرسم الجمركي) فقد عدل الشروع عن ثلك التسمية الشائعة وعبر عنها بالشيرائب الجمركية تصحيحاً للأوضاع وتمشيأ مع أصول علم المالية العامة وقد سبق تصبوبب هذه التسمية عند إصدار التعريفة الجمركية

بقلم/عبدالحميد مرسى عنبر في أغلب الدول الإشتراكية وهي جباية رسوم الرهامي بالنقض والدستورية العليا جمركية من خلال التعصيل وعدم التقريط في وعضو إتحاد الحامين العرب

إحدى الموارد السيادية. ولم يكن يتطلع على ما يجرى على الساحة الدولية من إرضاصات ويتوادر تتبئ بظهور الجات فهي لم تنشئ في يوم وليلة ولكن غياب مصر عن الساحة جعل الأمر جبيداً.

قجدير بالذكر بأن الإتفاقية العامة للتعريقات والتجارة وقعت عليها 23 مولة في 30 أكتوبر 1947 ومضلت حيز التنفيذ في أول يناير 1948 وكانت الدولة العربية الوصدة الموقعة طيها هي سوريا، بدأت بتخفيضات جمركية متبادلة بين الأعضاء على بنود بلغ مجموعها 45 ألف بند جمركي وتم وضع قواعد التجارة قبل التفاوش أو إنتظار قبام منظمة التجارة، وبعد مفاوضات طوبلة وقعت 53 دولة في مارس 1948 على ميثاق أطلق عليه مبثاق هافانا" تلى ذلك مؤتمرات من عام 1950 ثم عام 1965 بإعطاء الأواوية القصوى لخفض القبود التجارية على منتجات الدولة النامية

وتكوين لجنة التجارة والتنمية. وبين عام 1973 حتى عام 1979 دخات دول عبيدة رصلت إلى 99 بولة، وفي عام 1986 خاصة والخروج من الإطار التقليدي إلى تطوير بدلا من ترقيع لثوب الصبم

ومن شم كنان إتجناه المشرع واخسج منذ عقد دورة أورجواي ثم إمتدت المغاوضات سبع اليدائج الى فرض شرائب جدركيّة تمشياً مع سنوات متى 15 بيسمبر 1993 حقتن الدورة فلئمة، فإذا كانت اللائمة الجمركيّة أهديمة الإستراتيجية التى وضمت والتي كانت سائدة خفص مقدار 40% من قينة الشريقة الجدركيّة تنفهم الأسلوب المديث فإن القانون الجمركي عن السلم الصناعية كما زابت نسبة بنود القديم سوف يقف هجر عثرة أمام التشريع الواردات ذات التعريفة من 21% إلى 73% الوليد ويفتح الباب للخلاف للدول النامية ومن 78% إلى 99% للدول المتقدمة ومن 73% لتصبح 96% الدول ذات الإقتصاديات الإنتقالية وكأنث تلك الفترة تشهد

حاولنا في المقال السابق أن نوضح حقائق نستكمل بعضها الأن. في مجال تطبيق لا ثحة جمركية جديدة في ظل ثوب قانون جمركي قديم تزيادة العديد من الرقع مع ملاحظة أن التعديلات التي أدخلت على اللائحة- كما سوف نوضح

تخلص تدريجي من قيود التصدير وتوسم فرمن الومدول لأسواق المنسوجات والمائيس ودعم العربية طرقاً فيها .. إتفاقيات وإجراءت وقابة والتثمين الهمركي ، ورغم هذا التطور لم يعيدًا النظام المسرى يثلك الخامسة من القاس تنص على الأتي "تعصل التطورات المتلاحقة على الساحة الدواية، ولم يتهيئ في الوقت المناسب حتى قام بالتوتيم على الميثاق المتامي ادورة أورجواي في مراكش بالغرب في 15 إبريل 1994 وإنشئت منظمة التجارة العالمية ودخلت حيرُ التنفيدُ في 30 يونيو 1995 ومنذ ذلك التاريخ مخلت مصر مرطة جديدة من مراحل التحرر التجاري وتغيرت خلالها الإستراتيجيات وآليات للمنوق وبالتألى كان يجب أن يتعكس ذلك على القانون الجمركي بإعتباره أحد أدوات التمول الإقتصادي والمؤثر تم سعاده دون وجه حق، وسوف يثور الجدل في التطبيق السليم والعملي وله مردود إقتصادي والإختلاف في التفسير والتطبيق القضائي،

سوف تتعارض مع القواعد القانونية والعملية الهامة التي تزعزع الثقة في كل محاولات التجديد، ولايد أن نوضح الأسس التي قام عليها النظام الجمركي القديم ومحاولات التطوير وأساسها العملي في القانون القائم الآن. النظم القائمة والإبتعاد عن النظم التي كانت

أ- تكثيف الإستبانة بتثنيت مراقبة

2- دعم الإتصال والتعاون بين الجهات

المعنية بمراقبة ومكافحة التلوث على

ومكافحة التلوث.

المستوي الوطنى والإقليمي

ومثال ذلك فالمادة 11 من اللائحة المعركية تنص على أنه إذا طلب أصحاب الشأن تمتع البضائع بإعفاءات أو معاملات تغضيلية طبقاً لإتفاقيات أو إقليمية أو دولية تكون ممس

معنى ذاك يكون التطبيق بطلب بيتما غص المدة الغيراث الممركية وغيرها من الضرائب ... وفقا للقوادين والقرارات المنظمة لها" فإذا لم نظلب مبلحب الشأن تطبيق الإتفاقية رغم تطبيقها وتم تحمديل إلرسوم بالكامل فلا تسال مصلحة الجمارك طبقا للاثحة بينما قانونا يازم تطبيق الإنفاقية وأن لم يطلبها صاحب الشأن ويترتب على ذاك أن من حق صاحب البضاعة إسترداد ما تم سداده بدون وجه حق ولامقر من اللجوء إلى القضاء للتبخل للإسترداد ما وسياسى ولمتماعى قوى ينعكس إما سلباً أو فكان من النطقي أن تبذل الحكومة الجهد إيجاباً على الإقتصاد والدخل القومي بصفة وألوقت لوضع قانون جديد في ظل منهج جديد

15

مع اللواء بحرى / محمد أحمد أبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى



واللواء/ يوسف رجل لا يعرف إلا لغة واحدة ألا وهي نقة النجاح والنجاح لا يأتى بالضغط طي زر هنا أو هناك وإنما نتاج قرارات صعبة ومصيرية وحساسة .. إن اللواء يوسف أمامه ملف مكتظ بالمشاكل والأزمات، إن مشاكل هذا القطاع تعكس مشاكل مجتمع بأسره إن المجتمع المصرى يعيش عمسر التمولات ألكيرى، قَمن الإقتصاد المرجه وهيمنة الدولة على كل القطاعات إلى الإقتصاد المر ونفض الدولة ليبيها من كل القطاعات عملية تحول تبدى معقدة ومتشابكة ومتداخلة، مطيات الخصخصة ومشاكل البيع والتقييم والأبعاد الإستراتيهية لبيع بعض الأنشطة والشركات ذات الطابع الضاحى، ناهيك عن مشاكل الممالة وحقوق العمالء ملقات شائكة تحتاج إلى رجل بمواصفات خاصة .. والنواء يوسف رجل بالفعل تو مواصفات خاصة، اكتسب غبراته العريضة من البحرية المسرية ونظامها المحكم لنتقل من نجاح إلى نجاح بالعمل الجاد والإخلاص والإنتماء والولاء ان نطيل في المقدمة حتى لا تخرج من مسارها عن قول المعدق.

لكن بإختصار اللواء معمد يوسف شخصية تستحق الإحترام والتقدير لقد تخرج من الكلية البجرية هام 1969 وتولى مناصب عديدة في سبلاح الفواهمات حتى ثولي قيادته، ثم قيادة قاعدة بورسعيد البحرية رأى المجتمع الصبيني عن قرب وهناك عاش

وثبانس ميناء على مستوى موانئ البحر

•• صا ضو وضع البينا، ومالته عندما توليت البسلولية؟

ه عندما توايت مسئولية قيادة العمل بهذا

شم سيافر المسين كعلمق مسكري وهناك مع المارد الصينى واكتسب صفات وخيرات

00 مأذا يجثل لك ميناء الإسكندرية؟ هميناء الإسكندرية هو أكبر ميناء في مصر المتوسط فهو ميناء عريق.

الميشاء كاشت الأوضماع مأساوية قيه، فقد وجيدت وعشوائيات، في كل مكان داخل

80 ما غنى أغم الملبيات التن وخندت يدك مليما؟ 1-كان مىئاك تىداخىل رسيىب بىن الاختصاصات وتدخل كبير من قبل كافة أجهزة الدولة والوزارات والهيئات كال جهاز

يقعل ما يشاء بالميناء، فقد كان الميناء أشبه

2- كان كل شئ في الميناء بدون ضابط أن رابط بالإضافة إلى وجود مناظر لا تليق بميناء عريق مثل ميناه الإسكندرية، فالمقاهى منتشرة بكثرة داخل الميناء ويشكل عشوائي ويكفى أن نعرف أن حدد المقاهي

بالميناء وسمل إلى 57 قهوة. 3-كذلك وكانت المبانى متهاكلة والمفازن ايلة السقوط لأنها أنشئت منذ أيام محمد على رحثى هاريس المعربية الذي يقسم الميناء إلى جزين لم يشهد أي أعمال

صيانة منذ أن بناه محمد على، 4-كانت مصطة الركاب شبه مهجورة ومحتلة من قبل بعض المكاتب الإدارية في هين أن عملها الأساسي هو خدمة السياحة

ويشكل عام كان الوضع بميناء الإسكندرية مأساوياً، وكان حجم التداول عندما توايت يزيد على 32 مليون طن وذلك في مارس عام 2003.

لأننى أكره اليأس والفوضاوية، .. قررت مثذ اليوم الأول إدخال تغيير جذري على الميناء وفي كل المجالات وعلى كل الجبهات، وتحملت مستواية مواجهة القعديات الكثيرة التى كانت تحاول مواجهة التغيير والتجديد

00 وكيف كانت البماية 1

 بدأت بإختيار قيادات ذات كفاءة عالية الخثرتهم ينفسى وتحملت مسئوايتهم في حالة الفشل أو النجاح ووضعنا خطة تطوير شاملة للعيناء شملت الأرصطة والماويات

والممطات وصالات الإنتظار وغيرها. بدأنا العمل في كل للشاريع مرة واحدة فلم نبدأ بتطرير جزء دون الآخر لكن فتحنا كل

المشاريم وكان ذلك بمثابة ممغامرة محسوبة وكذا تنفشي أن يؤدي العمل في كل المشاريع مرة ولحدة إلى تعطل العمل بالميناء إلا أن ذلك

لم يحدث حيث لم تتأثر حركة العمل باليناء بل على العكس زادت بنسبة 30% وكان من المفروض أن يقل هجم المدل بنفس النسبة لذلك فقد كانت ممغامرة ممسوية، كما قلت، 40 کم عدد المشروعات التی بدأت بها آ

هكانت المشرومات التى عطنا طبها دلحة واحدة حوالي 21 مشروعاً بدءاً من البواية الرئيسية بالميناء عتى الموازين والأرصفة والإنارة وعمليات الصرف الصحى ومحطات

00 والأن ضيف أصبحت الصهرة؟ همن يزور ميناء الإسكندرية اليوم يشعر بالفشر والإعشرار بهذا العملء لأنشأ نزيل

عشرائيات ونواجه جبهات لها مصلحة في بقاء العشوائيات. 00 كم بلغ حجم الإستثبارات؟

هكلفنا ذلك إستثمارات كبيرة بلغت خلال عام واحد نحو 700 مليون جنيه كانت كلها من خلال التمويل الذائي للميناء ودون أن نلفذ جنبها واحداً من بنك الاستثمار القومي،

 وعل كان هناك أثرا مباشرا؟ فإنعكست هذه الإستثمارات على أداء الميناء بالإيهاب حيث زاد هجم التداول خلال عام من 32 مليون طن إلى 44 مليون طن أي بزيادة 12 مليون طن وهو أمر أثار إعجاب العديد. • • مل مناك طاقة بين البيناء والشركة

القابضة ؟ العلاقة أو المسافة بين الشركة القايضة وميناء الإسكندرية قد تبدو البعض بأنها قريبة، لتقارب نوعية النشاط فهذا ميناء بحرى وهذه شركات نقل بمرى لكن المقبقة عكس ذلك. الشركة القايضة للنقل اليمرى والبرى شركة مملاقة تضم العديد من الشركات ذات النشاط المختلف. بينها شركات للحاويات وشركات توكيلات ملاهية وتوريدان وشركات إصلاح

السفن وشركات شحن وتقريغ تلك الشركات

موجودة في حقيبة الشركة القابضة.

كذلك تقوم الشركة القابضة بالمساهمة في العديد من الشركات الشتركة مثل مساهمتها فى شركة الملاحة الوطنية التي بلغت نحو 958.76 ومساهمتها في بنك الإسكندرية التجاري والبحرى والتي بلغت 26.26% وفي العربية للملاحة البحرية بلغت 33.8% وفي العربية لنقل البترول \$10.4 % وفي شركة الجسير العربي للملاحة بلغت 33.3%وفي شركة الترجمان بلغت 46.9%وفي شركة جنوب الوادي بلقت 0.2% هذا بالإضافة التي العديد من شركات النقل البري مثل شركة وسط الدلتا وغرب الدلتا وشرق الدلتا

وغيرها من الشركات، وه مل مناذ سوء تفاهم بين البوائي والشركنات التابسة ا

وبطبيعة الصال كان هناك شوع من عدم التفاهم بين لشركات النابعة والموانئ لذلك كان مدفى الرئيسي مو إزالة هذا ،اأمر اأن طبيعة العلاقة بين الطرفين حتمية والمصلحة

هوشمت إزالة سوء التقاهم هذا تصب عيثي وأعمل على إزالته حالياً، خاصة أن كل رؤساء الموانع زملائي وكنت أحدهم وسادًا من ملف النسائر بالشركات

◊لا يوجد قطاع بحرى في العالم يحسر بالمكس المقروض أن يربح لكن في مصر هناك شركات تابعة بالفعل خاسرة بالشركة

التارسة؟

القابضة,

هددًا يعود إلى أسباب كثيرة منها على سبيل المثال القرار رقم(1) السنة 98 الخاص بتحرير التوكيلات الملامية

ه أدى شذا القرار إلى إلصاق الفسائر بالشركات العامة حيث تم تمرير هذ، النشاط بصبورة عشوائية مما أدى إلى تعثر التوكيلات العامة بعد أن كانت تحقق أرياحاً شخمة. هكان لابد للإدارة أن تدرك هذا الأمر وتبحث عن حلول الواجهة الشاكل مثل ترشيد العمالة وإعادة هيكلتها كما يحدث في القطاع الخامي

الهجار صهط التراشية



 اليوم وصل الأمر في بعض التوكيلات إلى حد العجز عن توفير المرتبات للعاملين .. لذلك الفكر الجديد الذي نسعى إلى تطبيقه هو إنه لا يوجد أجر بلا إنتاج وهو ما أعلنته في لجنة رؤساء الشركات التابعة، لأنه من غير المنطقى أن شركة مثل العربية للشحن والتقريغ تظل تتحمل أجور العمال سنوات

بدون أن يكون هناك إنتاج همن المكن أن ندفع أجر شهر أو شهرين لحين إيجاد حل لكن ليس يمكنا دفع الأجور لسنوات دون إنتاج.

 وهل هذا يعنس بين الشركات؟ همذا الأمر لا يعنى اللجوء إلى تصفية الشركات الفاسرة رغم أن القانون يعطيني هذ. العق مادامت خسائر الشركة تجاوزت

رأس المال،

وه وما مو للمل؟ هتيمث عن حلول جنون الإغسرار بالعمالة فنمن لا تسمى إلى تصغية أي شركة لأن هناك سياسة عامة وهي عدم الإضعرار بأي عامل .. لكن لابت أن يعمل هذا العامل وإدارته بجدية غواجهة الخسائر فالمادلة سهلة وليست صعبة ولابد الملادارات التابعة من وضمع خطة عمل وتنقيذها وتحديد المستولية وهو ما نسير عليه حالياً في إدارة

الشركة القابضة الإدارة الحكومية للشركات لابد أن تغير قكرها .. وأن تتم إدارة للشركات بأقكار القطاع الغامي

 السبن غير مثال فهي أكبر دولة شيوعية في المالم ومع ذلك تدير شركاتها بفكر القطاع الخاص وهذا هو سر إنطلاقة الصين الإقتصابية وتفوقها

وأذلك فالمسئول الذي لا يدير شركته بعكر القطاع الماص يثرك مكانه فوراً

هه ما هم آخر أغبار قطار التصفصة؟ وسياسة خصخصة الشركات التابعة موجودة ولم تتوقف صحيح أن قطار الفصخصة واجهته بعص العثرات خلال فترأت معينة لكن

سياسة وزارة الإستثمار هي الإسراع في هذا الإتجاء رهناك عدة أساليب لغصخصة الشركات وليس البيع هو الصبيلة الوحيدة فهناك أسلوب الطرح لمستثمر بالبورمية أو

من خلال ضخ إستثمارات من قبل مستثمر رئيسي في الشركة. • • وماذا من شركات الحاويات؟

ەشركات الماويات لها خمسومىية وطريقة معينة في الإدارة والعصل فهي تعمل مع الغارج أكثر وإذا لم تكن لها علاقة خطوط ملاحبة ولها ثقة في هذه المحطة فلن تأتى، خاصة أن المنافسة شرسة في البحر المترسط وأى عبيل يحتاج إلى سعر مناسب وخدمة مميزة وجيدة، لجذب الترانزيت

00 مامَى البعابير الماكبة للبنافسة 1 السعر المناسب ايس هو السعر الأرخص، كما يعتقد البعض، فالقطاع الخاص لا يفكر بهدِّه الطريقة .. لكن السعر الناسب هو أن تداول البضائع وتزيلها بأسرع وقت معكن فالتصاد اليوم لا يتكلم عن الأرخص.

 لذلك فذمن نفكر في ترسيع قاعدة الملكية من خلال لهبخ إستثمارات ضخعة في مثل هذه الشركات وتسعى إلى جذب شركات عالمية للشركات التابعة مثل شركة وهاتشسون، الصينية السعودية، غمجيّ مثل هذه الشركات يعد مكسياً الإقتصاد القومي وشركات الماويات تحتاج الخبرة العالمية لذلك نسعى إلى بيم شركات الماويات بالكامل لمستثمر رئيسي من مثل هذه . الشركات العالمية أو دخولها كشريك أجنبي له خبرة عالمية في هذه الشركات حتى يتم

تطويرها. 00 هـل هـتـاک قـيـود عـلــی عبلية Finish!

هلا قيود على بيع الشركات وهذا الأمر أعلته الدكتور محمود محى الدين وزير الإستثمار سواء كانت الشركة تكسب أو تخسر، إذا جامها المشترى بسعر مناسب، فهي سياسة وأضحة تمامأ.

 وهناك غروض تقدمت بالقمل ونقوم بدراستها حالياً، وهناك عرض لإنشاء رهميف حاويات في محطة هاويات غرب

وعرض أخر في محطة حاربات الإسكتدرية وكلها عروض أجنبية بإستثمارات شمخمة ومفرية، نقوم بدراستها حالياً

 وماذا من التوضيات الطامية؟ الركالات الملاحية المامة كانت تمقق

عائداً كبيراً الأنها تؤدى خدمات بدون فاقد إلا أن بخول القطاع الخاص أضر بها كثيراً حيث لم يستطيع القطاع العام مجاراته في

 وهناك توكيل «أمون» على سبيل الثال هذا التوكيل حقق غسائر كبيرة بنحاول حاليا إعادة هيكلته من خلال تطبيق العاش الدكر، وإكساب الإدارة بعض المهارات للتعامل

الجيد مع المعرق. وتركيل الثناة رغم أنه جيد إلا إننا قررنا طرح 20% منه في البورصة قريباً في إطار

خطة إعادة هيكلة الوكالات الملاحية. فكذك الترسانة البحرية يجرى حالبا تطبيق خطة لإعادة هيكلتها تمهيدأ اطرحها لمستثمر

وه وماذا من شركات التقل البرس؟

فشركات النقل البري من الشركات التي تمس المواطن بشكل مباشر بعكس شركات النقل اليمري لذلك تعطى هذه الشركات إهتماماً كبيراً رغم الصعوبات التي تواجهها هذه الشركات، مثل كثرة العمالة.

كافة شركات النقل البجرى بها عمالة كثيفة بجانب أن هذه الشركات تؤدى خدمة لا تتناسب مع التكلفة وهي معادلة مسبة لأن هناك بعداً إجتماعياً ونحن ملتزمون به. أدى هذا الطلل إلى أن بعض شركات النقل

البرى تحقق خسائر كبيرة مثل شركة وسط الدلتا والتي لجأتا إلى دمجها في شركة غرب الدلتا لمولجهة الغمماش كما قمنا بوضع خطة إدارة جديدة التشغيل الإقتصادي لهذه

الشركات من خلال ترشيد الإستهلاك خاصةً مع مضاعفة أسعار الوقود، هذه الأمور تتم دون المساس بسعر التذكرة، لأنتا ملتزمون بهذه الأسعار وتكتفى بإعادة الهيكلة البشرية بمعنى أن كل عامل نضعه في المكان المناسب لكفاءته بجانب الهيكلة

الفنية لكل المحدات بحيث تعمل بكفاءة. ٥٥ ومناءًا من ملاقاتكم بالقطاع

البصرفس؟ وقعنا إتفاقيات مع البنوك تسمح للشركات

الثابعة بالإقتراش بضمان الشركة القابضة وأصبح رثيس الشركة التابعة مسثولا مسئولية كاملة عن حسن الإستفادة من هذه القروش في مشروعات تدر عائداً علي الشركة مثل شراء أتوريسات جديدة، والشركة الهندسية لتصنيع السيارات من

الشركات الكبيرة، وهي شركة وأعدة وقد تم طرح إستغلال ثلاثة عنابر مجهزة أو غير مجهزة بمشاركة شركات عالمية لتصنيع أتوبيسات في مصر وثم طرح كراسات الشروط مؤخراً وفحي المرحلة المقادمة سوف تفتار العروض الأنسب للمشاركة، وماذا عن مشروع تصمير الأتوبيس؟

هماو مشروع شام وتسمي إلى تحقيقه يأسرع وقت لأن المستثمر الأجنبي صوف يصنع أبي الأتوبيس وسيكون جزء من الإنتاج مغصماً للتصدير حوالي 50% والجزء الباقي لسد إحتياجات السرق المحلية. وونأتى لقطاع النقل النمرى

فإنضمت شركة والثيلء النائل النهرى إلى بموزة الشركة القابضة مؤشرا وهبى شركة مملاقة لكنها مكية بالقسائر وهى عبء

ووسيوف نقوم بوضع خطة لإعادة هيكلتها

وراعادة ميكلة الشركات الثابمة شملت القيادات العليا أيضاً وليس العاملين فقط حيث تم تغيير إدارات الشركات التابعة وتميين مجالس إدارات جديدة





تطقيم السفن لمواجهة المتغييرات الدولية

بعد حوالي عقدينِ من الرّمان، وبعد دخول التقنيات العديثة في تسبير السفن، كان من المُفترف أن يقل عدد أفراد طواقم السفن. إلا أن عوامل أخرى دعت إلى إعادة النظر في تطقيم السفن.

فقضية الإجهاد قد تحركت إلى أعلى قائمة أولويات الجهات التنظيمية. بعد أن تم التعرف بواسطة الحققين في الحوادث البحرية على أن عدم كفايية عدد أهراد طواقم السفل، ومن ثم قلّة الراحة وإنعدامها أحيانًا، كان عاملاً مشتركاً في جميع حوادث إصطدام السفن بيعضها وجنوحها على البر. فقد وُجد أن القائمين بأعمال الورادي كانوا هُراداً، كما وُجِدُ أَنَّهُ هَي أَحِيانَ كَثْيَرةَ كَانَ الرِّيَّانَ والصَّابِطُ الأول يتبادلانُ أعمالَ الوردية بينهما على ظهر السفن الصغيرة، مما جعل فترات الراحة مستحيلة لهما.

> وراضع أنه ستكون هناك حاجة إلى رُيادة عدد أفراد الطواقم بالسفن، ولكن ذلك بالطبم سيكون على حساب التكلفة العالية. كما أن قضية زيادة عدد أقراد الطواقم في السفن تُعتبر تحدّياً الجهات المسئولة عن التعبئة والتعريب،

> وقضية عدم كفاية عدد أفراد طاقم السفيئة تذهب بعيداً عن موضوع الإجهاد، فتغيير طبيعة العمل على ظهر السفن مع زيادة القوانين والتشريعات وأخيرا إجراءات الأمن، أضافت أحمالا كثيرة على عائق أقراد الطواقم في بعض السفن ذات الأنواع والأعمال الخاصة. وزيادة الأعمال الكتابية على الربان سلبت منه أوقات الراحة التي كان يتمتم بها عندما كان يقوم بها ضابط الراديو أو الضابط الإداري Purser في الزمن الماشسي، كما أن إحتياجات الأمن بالسقن قد زادت وأفرزت قائمة جديدة من الواجبات والأعباء على أقراد طواقم السقنء

بالإشمافة إلى ما سبق، فإن تلبية رغبات الجهات الرئاسية في البر بشأن الملهمات والبيانات عن السفينة أصبحت مِعادُ مُرِهِقاً لطواقم السِقنِ، هذا قصَّالاً من الماجة لمساحبة فرق التفتيشات المفتلفة حول السفيئة خلال تواجدها في المواني، مما جعل الضباط الكبار في السفن ينشغلون عن أداء واجباتهم الهامة، وهذه التفتيشات وريسارات الدولة في المواني وغيرها أصبحت تشغل للسئولين في السفينة عن أعمالهم المهنوق الهامة الواجبة

الهامة الواجبة. ولواجبة هذه للمستعددة عمر ملاك السفن عصاف العراد إلى طوافع سفتهم، فقام والماراويد سفاتهم بضياط کبار ا والمالية المالية والمنشرة عي المواسى حتى يتمكن الصناط سرال

على واجباتهم في تداول الشحنات والصيانة في سفنهم. كما قام بعض ملاك السقن بتعيين شباط إضافيين على سغنهم للقيام بأعمال السكرتارية والأعمال الكتابية الكثيرة الملقاة على عاتق الريابئة، والبعض الأخر لجأ إلى إعادة تشفيل ضابط الرادين للقيام بهذه

الأعمال على سقتهم، وهناك رغبة زائدة أوشيع نظام العمل في السقن يجعل حياة الطواقم أكثر سهولة وذلله من خلال إستخدام الماسبات وتحسين سبُل الإتحمالات بعن السفينة ومكاتب الشركة في البر. فقد ربعد أنه الا جدوى من تبادل الكاتبات الكثيرة وإجراء التفتيشات التي لا تنتهي، والتي يقوم بها المقتشون في المواني، الذين ليس لديهم عمل إلا محاولة إبجاد الأخطاء وتعريض ضباط السفينة التمقيقات والمؤاخذة.

كما أن هذاك إهتمام بإجراء دراسة شاملة لنظام تطقيم السفن، فهذا النظام لم يتغير منذ بداية القرن التاسع عشر، عندما بدأ إستخدام الطاقة اليكانيكية في تسيير الصفن بعلاً من الرياح والشراع وجات التنظيمات المتعاقبة لبَبْبُت هٰذَا النظام الذي يتمثل في تأسيم طاقم السفينة إلى فثتين: شباط وَأَلْهُ وَاللَّهُ مِنْ الفَّتَينِ إلى أقلمام: السطع والماكينات والإعاشة، وظل هذا التنظيم موجودا بالرغم من إدخال التقنعة الحديثة في تسبير التبنين مستأجري السلينة وتفترشيات متلطات والتراجدة أهراج الباؤاتم ادواعي تواق

الرميم في الإمكان إنخال بعض الروية فى تطقيم السفن بعد إقبرار معاهدة ومستويات التدريب وشهادان التأثيل وأعمال للناويةه والعروفة حلميا STCW CONVN 1995 نسوجت هاي العاملة المواية

المراجد حالهارات عن

الإهتمام بأعداد أفراد الطواقم، ونشأت الحاجة إلى إستخدام العمالة متعددة الوظائف والضباط مزدوجي الأهلية القادرين على القيام بالعمل الهمرى على المنطح والعمل الهندسني أيضناً في غرف الماكينات،

وجرت عدة تجارب لتنظيمات جديدة للعمل في السفن بواسطة طواقم قليلة العدد مُدرية تدريباً مالياً على سفن خاصة حديثة. لكن ذلك كان غير عملي في مواجهة زيادة التقنيات العديثة المستخدمة فني هذه السفن وريادة تكاليفها. وإمنتع معظم ملاك السفن عن الإستثمار في تلك السفن ذاتية التشغيل غالبة التكاليف.

ويقيت المشاكل الرئيسية في كيفية تشغيل السقن بطريقة ذاتية وبدون طاقم، يتم فيها تابية المتطلّبات البسيطة لسفينة تسير في البحر الهادئ عبر الأقصار الصناعية، ثم المتطلِّبات العديدة لهذه السفينة عند إقترابها من ميناء وبخولها وخروجها منها ورسوكا ومغادرة المرسى ليهاء وكذا عندما تواجه تلك السفينة بيئة قاسية من رياح وأمواج وهي تسير في بحر هائج.

كما تمت بعض الإختبارات على أساليب يمكن بواسطتها الإستغناء عن تقسيم السفينة إلى ضباط وأضراد، بإعتبار أن الضباط هم الذين يمثلون المهارات الهنية وأن الإفراد يمثلون العمالة فتمت مَعَافِلُاتَ لِلرَّقِيةَ بعض الأَفْراد النابهين إلى غيطِاط للمساعدة في العمل مع مُنْهِاللَّا السفيئة، لكن ذلك كان له ثمنًا

كما أن هناك فكرة بأن يتم تعبئة الأقراد من بين ذوى المؤهلات الدراسية العالبة حتى يكون لديهم القدرة على العمل أسوةً بالضباط في السفيئة. لكن هذه الفكرة لم تصلح لأن تأهيلهم عملياً لا يطابق



عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

للطالب الدولية للتأميل للعمل في البحر بنقاً لماهدة STCW.

كما ظهرت فكرة أخرى يتم بموجبها رفع مستويات الأفراد بالسفينة ليتمكنوا من القيام بأعمال المراقبة في المشي لساعدة ضباط الورادي، بإعتبار أن هذا العمل بحتاج القيام به طوال الوقت مما لا يمكن أن يقوم به ضابط الوردية.

وأخيراً، فإن هذاك بحثٌ عن أساليب بديلة مثل تسيير السفينة بدون طاقم بمساعدة الأقمار الصناعية على أن يقوم طاقم خاص بمساعدتها في الدخول والخروج من المواني، إلا أن ذلك لا يصلح في الأحوال الطارئة كالطقس الردئ أو إذا تعرضت السطينة لهجوم سلَّم أو عملية قرهسة بحرية.

ومثال آخر للأساليب البديلة هو تطقيم السفينة بطواقم مختلفة المهارات حسب المهام التي تقوم بها السفينة مع الأخذ في المسيان طبيعة الأعمال المطلوبة على ظهرها والمساعدات التى يمكن أن تقدُّمها لها معطات خدمات السفن في البر VTS وكيفية الإستفادة منها. إلا أن هذه الأبحاث لازالت تحتاج إلى دراسات إضافية طويلة.

من المنتظر أن يتم تغيير نظام تطقيم المبغن، ولكن ذلك سيستغرق وقتة طويلًا لأنه ليس من السهل تغيير نظام تم وضعه وتوارثه بناءً على خبرة طويلة على مر الأحيال. وهناك كثيرون يفكرون بجدّية في هذا الموضعوع نثيجة الضغوط المتزايدة للتنظيمات والمكاتبات والتفتيشات المفروضة على طواقم السقن المُثقلون بالأعبال الواجبة عليهم، والبعض يرى أنه من الأفضل بقاء الحال على ما هو عليه،



بقلم عيد السارم السيد احمل الدول بمنع هذا التلوث عن طريق إخضاع النتجات الزراعية المواصفات الدولية.

> لقد سبق أن أثبنت معظم ممطات قياس ورصد حول العالم أن الكربون الأسود في الجدو يزيد مرتين من المفروض مما يجعل حرارة الأرض مستمرة في الإرتفاع، ولذا لابد من وضع إستراتيهيات جديدة في مجال الصناعة والتكنولوجيا بما يناسب حماية البيئة. كما أن القحوص الكميائية أكدت على أن أغلب اللوثات الجوية العالقة تتكون من الأسفرة وأكاسيد الكبريت والكربون والنيتروجين، وكذا نواتج الحرق

> المكشوف للمخلفات الزراعية. وقد ثبت أن الأصراش المعدية التي تنقلها البيئة الملوثة للإنسان تتسبب في قبّل ما يقرب من 20 مليون شخص ستوياً، كما يتسبب التارث البيئي في الإمسابة بأنواع

> > كثيرة من السرطان.

قوانين للحقاظ ملى أنبيلة

إن جماية البيئة والمفاظ عليها أصبح مدفأ تضعه الدول ضمن أولوباتها، ولذا فقد أصدرت معظم دول العالم سأسلة من القوانين والإجبراءات بغرض المقاظ على البيئة والموارد الطبيعية، ومن أهم الإتفاقيات البولية المفنية بالبيئة وبروتوكول كيوتوء الذي وقمت عليه 141 دولة، وبدأ تنفيذه في 16 فبراير 2004، ويدعو هذا البرتوكول إلى العد من إنبعاثات الفازات الضارة بالبيئة بنسبة 5.2% خلال السنوات من 2008 إلى 2012 مقارنة بمعدلات عام 1990، بجانب التقليل من إستعمال القحم والبترول والغاز، والإهتماد على الطاقات البديلة، وقد رفضت الولايات المتحدة التوقيع على هذا البرتوكول الشاص بتغير المنآخ ومبيانة الأراشىي، وذلك حرصاً منها على مصالحها الاقتصادية وعدم الامتمام بمناخ الكرة الأرضية وهق الإنسان في التمتع بموارد

بيئية مستدامة. التصهر مدو الأرض

إن حماية الفابات من التصحر يعثبر عنصر حيوي في الصراع لتحسين البيئة على كوكب الأرض، كما أن التصمر هو المُطر الذي بهبد الوجود لأنه يتسبب في فقدان الحباة النباتية، وعدم قدرة الأرض على الإنتاج الزراعي مما يؤدي إلى خسارة سنوية في المعاصيل الزراعية تقدر بأربعين

بليون دولار، علاوة على أن التصمر يكلف العالم سنوياً 42 مليار دولار، وتأتى أفريقيا في مقدمة القارات التي تعاني من مشكلة التصحر حيث يوجد بها 32% من أراضي العالم الماقة، بجانب تأكل وتعربة 73% من الأراشي الجافة المنتفعة لأغراض

البيئية العالمية، والحفاظ على الموارد الطبيعية نظيفة من التّلوث البيثي، ولما كانت الكيماويات والمبيدات

الزراعية تعتبر من أكثر العوامل التي تتسبب في تلوث الحاصيل الزراعية. لذا أصبح الأمر يتطلب إلتزام

يوم البيلة المائعي

يحتقل العالم في شهر يونيو من كل عام بيوم البيئة العالمي حيث يسمي الخبراء إلى إبتكار وسائل تكنولوجية تحد من التلوث الذي أمنيم بشكل تهديدا خطيرا على المنحة العامة، خاصة بعد تقشى الأمراض المرتبطة

ويهدف الاحتفال بيوم البيئة العالى إلى الإهتمام بالقضاياالبيئية، وقيام الموتمعات بدور معورى تجاهها، ومناصرة الشراكة التي تضمن تمتع كل الشعوب بمستقبل مزدهرء وتستغل الأمع المتحدة هذه الناسبة لرقع الوعي البيثي،

المؤتمر العيمين الدولي

عقم أضيراً بجامعة الصبيحة اليمنية لللاثمر الطمى البولى الثانى عثبر لاتحاد البيرارجيين العرب حيث أكد على شدورة حماية المياه الإقليمية العربية وما تحوى من ثروات سمكية وأهياء مائية وشعب مرجانية، وكذا حماية الثرية والأراضى الزراعية من ملوثات البيئة والمبيدات والكيماويات الضبارة، ووضع إستراتيهيات عربية للحد من أخطار التلوث، والإتجاء نحو أساليب الزراعة الصديقة للبيئة، هذا وقد أكد العقيد مجمد منالع شملان معافظ العديدة بأن ذاك أن يتحقق إلا بتكاتف جهود العلماء والباحثين العرب، كما يجب أن تتبنى خطط الدول العربية نتائج البحث الطمى في الجامعات بمراكز البحوث العربية.

وقد أشار النكتور ماهر حسين خليفة رئيس المؤتمر ورثيس إتحاد البيوليهيين العرب إلى أن الإتحاد يهدف في خططه المستقبلية إلى بحث أليات الإرتقاء بالبحث العلمي العربيء ووضع إستراتيجيات محددة الإستفادة منه بشكل مثالىء وحفظ حقوق اللكية الفكرية للباحثين العرب على للسقوى العالى، وتشجيع البحوث التي تستهدف للشروعات

البيئية التثموية التي تصلح بالمنطقة العربية. وقد تحدث الدكتور قاسم محمد برية رئيس جامعة المديدة عن التوسع في إنشاء المراكز الطبية التخصصة في دراسات الظواهر الطبيعية والبيولوجية التى تطرأ على المنطقة العربية، ويعكس ذلك إهتمام جامعة الحديدة الحالى بإنشائه مراكز متفصصة في طب المناطق المارة، وبركز متخصص في طب

جميع الدول العربية. مصبر الحولة الأولي

لِمُتَارِ البِنْكِ الدولي مصر كدولة أولى في الشرق الأومعط لتطبيق سياسة الإجراءات الوقائية البيئية للتحكم في التلوث الصناعي على للشروعات الصناعية المولة من البلك، وذلك لتوافق النظام المسرى مع سيأسة البنك للتقييم البيئي.

الأعشاب والرؤية المستقبلية لإنتشاره في

وقد مدرح المهندس ماجد چورج وزير الدولة لشئون البيئة بنان المكومة المسرية تقوم باعداد عند من الشروعات التي تبدف إلى التحكم في التلوث الصناعي، والتأكد من إلتزام الصناعات المصرية بالتشريفات البيئية، وتطبيق نظم تقييم التأثير البيئي للمشروعات الجديدة، ويعد مشروع التحكم في التلوث الصناعي أحد عده الشروعات الرائدة التى تهيف مساعدة النشآت

وأشار النكتور شريف عريف مستشار البثك الدولي لشئون البيئة بالسياسات البيئية التي تطبقها مصر المفاظ على البيئة، والحد من التلوث، وأكد على التصدن اللحوظ في نسب التلوث البيئي في مصر الذي جاء نتيجة للجهود المبذولة من الدولة وتطبيق التشريعات

المتناعية للحد من التلوث،

إن لكل مواطن الحق في التمتم ببيئة نظيفة، ولذا فإن الأمر يتطلب إدماج كل المواطنين في حماية البيئة أثناء مراجل التخطيط والتقسيم والتنفيذ حتى تتوفر المماية من المفاطر البيئية، ويتمثل التحدى العقيقي للوثات البيئة في توفير البنية التحتية والقضاء على نلوث الهواء عن طريق إستخدام مصادر الطاقة النظيفة كالطاقة الشممسية والهيتروجين للحد من عادم السيارات وبخان المسانع وزيادة

الساحات القفيراء

محطة تداوا ، حاويات بدوياط دستثمر ، ت 500 منبون دولار

اکند اندکشور/ آ وريسر السمل ل المكومة المصربة تسعى حالياً

لتشحصع رؤوس الأمسوال العرسة للحمل في ممسر وللمشاركة في إبشاء الشروعت العملانة، كما أكد أن فرمن الإستثمار في مجالات النقل حامعة لنقل البحرى كبيرة ودلك غو ههة الرسادة في حركة التجارة المالمية وحجم المقولات على مستوى العالم،

وقد صبرح بدلك الورير عقبه إستعراص

دراسة مشتركة بين لماسين المسرى

والكويني لإستناء معطه تنداول هاويسته

حديثة بميناء دمياط بتكلفه يستثمارية تبيع 500 مليون دولار أمريكي. وقد أشار سيادته علب الساقشات التي شبارك عيها قيادات وزارة المنقل ومعتلق ورارات الدفاع والداخلية والمالية والبيئة ومدالو الممارعة الكرينية بأن المشروع له بعد إستراتيجي ريمثل قيمة مضافة إلى التكامل الإقتصادي بين مصر ودول الصيح خاصة الكريت، كما بعتبر بقطة إنسلاق لمشروعات الموانى الكبرى التى يتم تنفيذه غي العترة القادمة

تأصين أوضاع العاملين بالبحر بداء على توجيهات معالى السيد الدكتور/ عصدم شرب وزيس الثقل لبحث تعديل القرار الوزاري رقم 40 لسنة 1998 بشار تنظيم أفرك أطقم السعى البمرية التجارية لنحسين أوضماع العاملين بالبحر طاق لتبصهات سياسة الدوبة بتجسن الأجور عنى المستوى القومي و لدولي

فقد تم تشكيل حية برئاسة سبيد اللواء بحرى/ مصطفى بوهبو معدب مستشار ورير النقل وعصوبة منشى من قطام النقل البحرى وشركات الملاحة المصربة والنقابة العامة لأعمال أمقل ألبحرى والهيئة المصرية لسلامة الملاجة البحرية موقف الأجور، وقد روعي في مقترح تعدين القرار جميع

الإقتراحات المقدمة من أعضاء النجئة الأمر الذي سمؤيي إلى رفع مستوي البحارة وتحسين الأداء وجاري ألعرص جتى يمكن إصدار القرار العدل

مؤسسة اسلامية جديدة

وافق مجبس محافظي البعك الإسلامي للنبمية على إنشاء مؤسسة إسلامية جديدة يمىل رأسمالها إلى 3 مثبارات بولار، ودُلك لتعزيز وتنمية التجارة العينية مين الدول الإسترسة عن طريق إستمدت اليات جدندة لتموين الشحارة وتنشبط عمليات السويل للقط ع الحاص



بقلم/ سميرمعوض الستشار الإقتصادي للمنطقة الحرة سابقا

هذه التصنيفات زايلت مواقعها على خرائط الإهتمامات الإقتصادية الكوكبية فاقدت وجادت لقلبى ظبروف مراحل سياقات أزمنة سياسية وإجتماعية أبت مهامها التاريخية ومضنت. والعولة الإقتصانية جات ومعها عوامل وقوى تفيير مثل طوفان نوح هابرة وغامرة ومعها قوانيتها وقواعد القرز والإقصاء ومعايير دينامية الإندماجات والتشابكات والمستويات العوابية التبادل والشراكة. فالعولة تمثل ذروة المداثة الإقتصادية في هذه للضامير، هذا عصر التكوينات والكيانات الصناعية والتجارية وأنشطة الشرمات المملاقة العابرة للقارات والمتعدة والمتعدية المنسيات والقوميات،

قعصبر من شعمن دول الشرق الأوسط التي لا ينهض إقتصادها على أسس ريعية وهى دول قليلة العدد وتعتبر مصر من أهمها إمتالكاً لتركيبة اقتصالية متعددة ومتنوعة المصاور بالإمكان أن تتسائد جميمها لضمان التنمية المستقرة والنمو المتبوازن وتنادى إلى التوزيع الماوين المخاطر وتوسم من فرص تتويم البخول، ومع أن المتغيرات الإقتصادية التى رافقت مرحلة الإنفتاح بقيت أثارها سطمية وهشة القوام بما لم يعزز من تغلغل التحولات إلى عمق الطبقات الأيعد غوراً في البنية الإقتصادية الإستثمارية والإنشاجية بتأثيرها السلبئ على المتغيرات الإجتماعية فإن القوى المركة للإقتصاد للصرى لم تزل قادرة على الإنطلاق إلى محطات أخرى قادمة.

فسياسة الإنفتاح الإقتصادي تبنت على عجل منهج التصحيح فيما كان من الأولى أن تتخير أسلوب التطوير

والبناء على القواعد الموجودة بالفعل لأن منهاج إدارة الإقتصاد كشفت التطورات عن حاجته إلى إعادة صياغة وتخليصه من الأخطاء، وعلى ذلك قإن هذه المرحلة بقضيها وقصيضها لا يمكن التساهل معها والنظر إليها على أنها تمثل تنمية

إقتصانية وإجتماعية بمفاهيمها العلمية

الإقصاد المسرى

مصر تمتك شبكة لابأس بها من الركائز الأساسية التراكمة على مدى قرنين من المصر المديث تصلح أن تقدم لعمليات التطوير والتنمية قوي بقع مستبيمة من أيرزها في قطاع الزراعة السد العالى ونهر النيل والأراضى الزراعية وشبكة خطوط الكهرباء الموادة من السد العالى وفي قطاع الصناعة مجموعات المصائم والورش وفي قطاع النقل والمواصمات والغدمات شبكات الطرق الشريانية والفرعية وخطوط المكة الحدينية والمطارات وقشاة السويس واللوائيء والبيثة المناخية المعتدلة والبيئة الطبيعية المستقرة، وسبيكة سكانية شنيدة التماسك والإيلاف وثقافة وسطية القيم وجيواوجيا حضارية متجانسة الطبقات وتعداد سكان 65% منهم في مرحلة الشباب مسلمين بالعلم وراغيين في العمل وقادرين عليه،

هذه الثروات والموارد على تتوعها مما فيها الأصول الرأسمالية للموقم ذي المصوصية الفريدة تشكل أهم البتي التمثية التى بوسعها أن تفعل إرادة التطوير، فإذا ما أضفنا البنية الفرقية الهيالق من علمائنا وخبرائنا المنتشرين في أورويا وأمريكا وسعينا إلى الإفادة منهم في تزخيم إتجاهنا إلى عبور الشجوة إلى ما وراها من أقاق فإن

الصبورة ستكون داعية إلى مزيد من التفاؤل، في السياق ذاته فقد إشتقت الصبخ جزءاً من تهضتها بريط علمائها فى الخارج بعمليات التنمية وكذلك فعلت الهند ومن قبلهما اليابان.

لى موازين الأهريات العالمية

الإقتصاد المعرى لا يمكن له في عمير العولة أن يقرد يعيداً عن أسراب طيور العولة الإقتصادية،

قمم التمولات الكبرى التي إنصبت على إعادة هيكلة القوي والتكوينات والأولوبات الإقتصادية فإن مصر عليها أن تسارع إلى الولوج في الستعدث من الدوائر والمجالات وذلك بمراجعة النظر إلى المسلمات قبلا زال بورنا الدولي هامثنياً في الإقادة من بؤرية موقعنا ومحورية موشدهنا على شبكات خطوط التبادل التجاري العولية بحراً وجواً. أيضناً لا بد أن تكون هذاك مراجعة نقدية لنظم المناطق الصرة لدينا خشمة من لا يزالون يعتقبون أنها تمثل حلولاً منعرية لعدد من مشكلات الإقتصاد للصرى فالمصاد التراكم لهذه المناطق على الأمعدة الإقصائية والإجتماعية معار محلأ لتساؤلات تقتضى الشروح في إجبراء مراجعات بحيث تقمول هذه المناطق إلى مدخلات إقتصادية وتكنولوهية وإنتاجية وتسويقية في مستقبل التنمية والنمو في مصر.

لهعادة ما تعدرج قوانين الإستثمار لهى صميم البنية التحتية للإقتصاد التي لا تدور غالباً حول الحوافر والإعقاطت للالية فالمضامين الحقيقية التي توضع مرضع الإختبار والتحدى لهذب الإستثمارات يحمايتها من معاودة الهجرة هي مدي إتساق قوانين الإستثمار مم الهياكل الإدارية والتنظيمية وتقليص الإجراءات

البيروقراطية في الدولة المضيفة وتوافر كوادر العمالة الماضرة ووجود سوق شرائية والإستقرار السياسي والإجتماعي وشبكة واسعة من الخدمت اللوجستية .

العلقة الرابعة

ومع أن العقود الثلاثة الماضية بالنسبة لنظم المناطق المرة لدينا كانت مخيبة للتوقعات فإن الأعوام القادمة من المكن تكون حافلة بمبشرات التحسن إن لم تكن ذات نتائج إستثنائية .

التخطيط الجيد والعمل الذى يستغرق كل العقول والطاقات والإنتاج المؤسس على الإدارة المعترفة والعلم والتكنولوهيا هم الموامل الأكثر قدرة على تكويل وتنمية شروة القطاعات الإقتصادية وبالتالي الاقتصاد الكلى لمسر. للؤكد أن الإقتصاد المسرى إعتنق سياسة أليات السوق المتمثلة في جهاز الثمن وتفاعل قوى العرض والطلب بما يعينه ذلك من تتازل المكومة عن الإضطلاع بالتخطيط للركزى لعمليات الإنتاج والتوزيع والتبادل والإستهلاك وتمسكها بخيوط إصدار الأوامر من أعلى لكن ذلك بميداً عن الفكر البيروقراطي المساب بقصور الفكر والرؤبة لا يعني أن تنسحب المكومة كلية من بعض الجوائب الإيجابية لمزابا الاقتصاد لمفطط بالشراكة المتوازنة سم ضبياع التنمية من المستثمرين الوطنيين والأجانب والمراكز العلمية المتخصصة لاسيما وأن المالم يمضى حثيثاً للدخول في ميادين الإقتصادات الرمزية (إقتصادات المعرفة وتوسع قطاعات الشدمات) . مصر لديها الرساميل وليبها الثروة (القوة الإقتصادية) ما يبقى هو تضافرالإرادة

والإدارة.

विवृम्बर يقلم/ سيد مشرف

يبقى دعاة التفوير في بلادنا - وكما كانوا دوماً يين شقى الرحى. إن إستدارت طعنتهم: وإن توقفت أنقنت على أنفاسهم، فأوقفت نسمات العياة الطليقة .. يبقون دوماً تحت ضغوط من حكام لا يتركون لهم سوى هامش رمزي للقول والفعل هامش محسوب؛ محدد ، يكون وجوده رمزا الإدعاء بأن النتوير قائم، واللبيرالية مستقرة، ومن متأسلمين أو إسلاموييت يزعمون أنهم وما تقولون القول الفصل فيما هو واجب وما هو مقدس ومقرر من السماء

والمكام يتغيرون، وتتغير أحكامهم ومحاكمهم لكنهم جميعاً يقيّمون عادقتهم مع "الثقف"على أساس ثابت مستمر ولثمسه "الغيط والعصفور"99 العصفور هو قلدرتنا على التنوير؛

على إعمال الفقل؛ على التعرد السائد والألوف المستقر إلى حد الوت في أعماق وجداننا .. والغيط هو الساحة التي يسمح لنا بالشعل والقهل والتنفس في حدودها يتطلق ينطلق العصفور وياقة مشدودة إلى الخيط؛ والخيط مشدود إلى الجاكم .. الحاكم أباً كانت صهرته قائهنا كان أم دستوراً؛ أم محكمة أم محاكمة، ويتميز حكم عن آخر، وحكومة عن أخرى بمدى قدرة العصفور على الإنطلاق أي بمدى للساطة التي بمكن للخيط أن بمتد النها. ومدى الغيط محكم منقلَ مقانَ وإن أفلت ولو لوهلة فاليد المتحكمة في الخيط قادرة على إستعادته؛ بل وحتى إستعادة العصفور ذاتَه لتعيده إلى القفص

> والإسلاميون المتأسلمون كالمكام يغتجون أمامنا جاب القول نن ياشمر أن تقله قيودا شريطة أن تقول ما يقولون ونرتله ترتياد إما إذا تجاسرنا واو قيدننا بها دعاة المسأل بظيل من إعدل العقل أو الفكر إنهمرت فيق رؤوسنا مطارق فأرفعوا هذه الكهائم عنا التفكير والتفكير قتل معنوى نتلوه وبالحثم محاولات القتل المادى دعونا نظم رمح الشمال اليسوا هم أهل الحل والعقد في الإسلام ؟؟ وأليس العقل سلاح ولكن ربح الأنشمال" لم تأت كي تشمها ولم نذهب نمن إليها؛ بل

محرم إستخد،مه وكاته من أسلحة الدمار الشامل 9 ولقد عانى الناس البشر إلعاديون٬ وقبلهم بالطبع دعاة التنوير

س هول شقى ،ارحى دوماً كانوا يعانون ولم يرالوا ولقد عانى الدين بمضموته السماوى المثالق من دعاوى الظلامية وعانى الناس بتطلعاتهم نعو الحربة والمستقبل من فعل الطلم ويتطابق الفغان لفويا "ظلم" الماكم و"خالامية" المتاسمين والمعادلة متساوية فكلما زاد الظلم كلما تمترست الظلامية فهل بمكن لظلم أن يستقر في مجتمع بسود فيه العقل وينطلق؟ وهل

بمكن اظلامية المتأسلمين أن تعشش إلا في أنظمة حكم طالة ربمثل هذا التحالف بين الضلم والظلامية تضمد المياة بل ويفسد لفهم للدين ألم يكن أستاذنا وإمامنا الشيخ محمد عبده يعرف الله ويخشاء فيتأوه وهو على قراش الموت ويقول

راست أبالي أن يُقال محد أبِّل أم إككنتات عليه عليه المأتم

وبكته دين أردت مبلاجه

أحاذر أن تقضى عليه العمائم وهد نسال أنفسنا كم سنة من التقدم تفصلنا نمن العرب المِنْوبِيونُ " عن الشمال المندفع هادر أنحر التقدم يصورة متسارعة كم سنة من العمل؟ وكيف ومشى يمكن أن نتخطى

ماجز التغلف؟ في مطلع القرن الماضي؛ ومع نقعة ليبرالية شجاعة (الشيخ سعمد عبده - عبد الرحمن الكواكبي - سلامة موسى - ولي الدين يكن) تصور البعض أننا الادرون على إجتياز بحر التخلف

للكرى والطلي بسرعة ونتطلق قصاح حافظ إبراهيم مبتهجاً في تفاؤل متسرخ:

لم نتجاسر على إستدعائها وما لبثت نعمة الليبرالية أن تراجعت وسادت سطوة سياسية وفكرية تستبد بنا ويعقياما وتحرمنا حتى س إستخدام الطل الذي أصبح سلاها محرما إستخدامه نعود فنسأل ما هي السافة؟ وكيف نقطمها؟ وكم من السنين

نحتاج؟ نعود إلى الرراء لنسأل مثى ثم تقييد العقل عنبنا، وإطلاق سراح العقل وتحريره هناك

ريما كانت العلامة الفارقة هي إين رشد إذ أمر المتصور بإغتيال كتبه ونفيه في هذا الوقت نفسه قرر فردريك الثاني خلال معركته مع تشدد رجال الدين المسيمي ترجمة ونشر كتب إبن رشد هذه علامة فارقة دفعتنا نحن بعيداً بعيداً عن العقل؛ وسعت يهم

حثيثًا محو أفاقه المهرة ونعود لنسال عن الممافة وبعد هذا المثال ثميم الإجابة سهلة ويسيرة. المناقة هى بالتجديد إمبلاهان إصلاح يسعى دحق تجديد ديني مستنير يستند – ريما – إلى

المقولة الفقهية الشهيرة "حيث تتحقق مصلحة العباد فثمة شر اله" وإصلاح عظى تنويري يستند إلى الملولة المعارخة سلطان على العقل إلا المقل نفسه "عصران من الإصلاح سبقنا بهما [هل "الشمال": ه عصر الإصلاح الديني في القرن السابس عشر عسر مارثن

أوثر وكالفن وعصر التتوير في القرن الثامن عشر عصر فولتير والإصلاحيين متلازمين فانت إذ تسعى لتحرير العقل وتندفع نحو التنوير تصطدم عتما بسلطان الفهم المنفلق للدين والعكس

وإذ نتأمل نجد الفارق خمسة قرون في الحالة الأولى وثلاثة في الثانية، فإذا حسبنا حساب تسارع معدلات التقدم الطسي

والتكنولوجي وجدنا المسافة تتضاعف بما يخجلنا ويحطنا

ولكنسى ممن يعتقدون أن قدراً من الشجاعة والقدرة على تحدى السائد والمالوف يمكن أن ننتقل نقلة نوعية شعو آقاق التقدم، ويسرعة أكثر مما نتفيل

فقط أحذر من أن البعض قد يتصور أن تقدمنا بحثاج فقط إلى إستيراد بعش من تكثواوچيا الفرب وهذا وهم فالبدوي إذا ما ناح راحلته وركب الكاديارك بيقى كما كان، ويكل ما يغلف عقله من بدائية متخلفة وإستناد إلى الخرافة وتقيد بالسائد طالما بقى معطلأ عن القمل الناقد والمنتقد السائد، وعلمزاً عن فهم متطلبات خوش المركتين الأساسيتين : الإمسلاح الديني والتنوير الطلي ويجب أن نعلم أن تخلفنا هو في واقع الأمر تخلف حضاري وليس معرفي فهناك كثيرون من مقفقي بالادنا يدرسون القيزياء أو عليم القضاء وغيرها وفق أحدث منجزاتها فإذا ما تركوا "المعمل الطمي" وعادوا إلى هياتهم اليبمية تحبثوا عن السحر ومارسوا اليقين بالخرافة، ويشرو بالتخلف الفكرى وألعظى ومثل هؤلاء ليسق مؤهلين بأي حال من الأحوال لتحقيق عملية خلق علمي فهم فقط طلاب يدرسون أو يجترون المعرفة المسترعة لدى الغير إنهم عاجزون مضاريا وعاجزون مطيأ عن الإبتكار والعلق، لأن الإبتكار والفيق يحتاجان إلى عقل قادر على تمدي المألوف وعلى رفض السائد والمتوارث والتطلع نحو المبتقبل نحن لا نحتاج إلى مجرد إستيراد تكنواوچيا وإنما نجتاج أساساً إلى رقض السائد والمتوارث والتطلع ننمق المستقبل ننفث لا تبعثاج أساس إلى تقليص دور الخرافة، وإلى تقليل أو الغاء هامش "المربات" التي يقف العقل خائفا أمام فحصنها غحمنا إنتقابيا

وكما يقول الدكتور مراد وهبه : كلما زاد عدد للمرمات زاد شفاف

FOUNDATION FOR MARINE ENVIRONMENT(AFME) المؤسسة العربية للبيئة البحرا

من نعم الله على الدول العربية أن منعها شواطئ تعتد أرض الإمكندية تعت رعابة الأستأذ البكتور/ عصام عبد ﴿ أَصْوار بيئة الكائنات البعرية نتيجة للتلوي طي البحر المتوسط والبحر الأحمر والخليج العربى والمحيط العزيز شرف وزير النقل الأطلنطي، وقد وهبها الله الكثير من السلم الإستراتيچية مثل ١٥٥٥ يتمرى المؤتمر الموجوحات الأيمة، البترول والفاز الطبيعي.

وبالنظر إلى المشاكل الكبرى المتوقعة التي تواجهها المصادر المائية في الوطن العربي ومن أجل مكافحة التلوث من مصادره المفتلفة، وقد برزت أهمية تبادل الأفكار والأبحاث ، التلوث البحرى بالبترول. ني مؤتمر بعنوان"التلوث البحري في المنطقة العربية" يجمع * الملوثات السامة. المهتمين في مجال التلوث البحري من مصادره المختلفة في * الدهانات المقاومة للحشف البحري . الدول العربية والذي سينعقد خلال الفترة من 27 - 30 مايو * ظاهرة الإثراء الغذائي. 2006 في فندق شيراتون المنتزة بالإسكندرية.

والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى * خطط المكافحة لإزالة التلوث البترولي في المنطقة العربية. والمؤسسة العربية للبيئة البحرية بإستضافة هذا المؤشر على * إقتصاديات التلوث البحري.

ه تمنجة إنتشار البترول في المياه الإقليمية المُلقات الصناعية والصرف الصمى. ه أثر مصادر المبرف الأرضي.

التلوث الباتج من إنسكاب البترول من السفن.

يتنشرف وزارة النقل - قطاع النقل البحري بالإسكندرية ، الطبور البحرية والتلوث البحري

طماً بأن إشتراك الفرد في المؤتمر 600 جنيه (ستمالة جنيه مصرى) بدون إقامة و1500 جنيه (الف وغسمانة جنيه مصرى) بالإقامة، وألف دولار للأجانب بالإقامة. أرد سيد حسن شرف الدين رئيس للؤمسة العربية لنبيئة البحرية ومقرر عام المؤتمر

ه إنبعاثات صعاعة الأسعنت وتأثيره على البيئة البحرية في

وتشرفنا مشاركة هيئتكم المؤثرة في فعاليات هذا المؤثمر سواء

بأبحاث علمية أو إشتراك أشخاص لإثراء المناقشات والتباءل

و المعلقات الصابة في البحر،

قوانين حماية البيئة في المنطقة العربية.

المنطقة العربية،

المثمر للمعلومات.

اتحاد المواني البحرية العربية للإحاضام العوري العلمي والثلاثون غجان إدارة إتحاد اللوائي اليحدية العديبة عد المعدد مد 19- 21 توفيد / تقريب (190) 2005

عقد مجلس الإدارة إجتماعه الدوري الحادي والثلاثين في الفترة "١٩-٢١" نوفمبر / تشرين الثاني ٢٠٠٥ بلـمشق بالجمهورية العربية السورية برئاسة الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم النعيم وتولى أمانة السر اللواء/ عصام النين بدوى الأمين العام للإنتحاد ونتحت رهاية مهائي الهندس/ مكرم عبيد وزير النقل السوري.

وقد عقد مجلس الإدارة جلسته الإفتتاحية بتشريف معاني وزير النقل السوري سعادة الهندس/ مكرم عبيد وفي هذا الإطار ألقي السيد/ رئيس مجلس إدارة الإنتحاد كلمة رحب فيها بالسادة العضور متمنياً لهم التوفيق في أعمال المجلس الموقركما قام أمين عام الالتعاد بالقاء كلمة رحب فيها يسعادة وزير النقل السورى وبالسادة العضور ثم تفضل معالى وزير النقل بإنقاء كلمقه التي رحب فيها بالسادة الحضور ويتمنى لهم التوفيق والسداد مفتتحا بذلك فعاليات الإجتماع الدوري عُمِس إدارة الثماد المائي البحرية العربية.

الإثحاد لعام 2006 وفق

مقترح الأمانة العامة

الإتماد، وأكد الجلس

على صحرورة قيام

أعصباء الإتحاد بموافاة

الأسائة العامة بتقارير

ريع سنوية عن نشاطات

إستعرض مجلس الإدارة مشروع جدول الموانى البحرية العربية وآد قرر الأصمال البذي أعدته الأمانة العامة المجلس إحالة الملائحة الإدارية والمالمة للجنة الغنبة لتنسيق للإتحاد وتم إقراره.

وقد جرت مناقشات مستفيضة حول كل الشعاون بين معاهد التدريب بند من بنور جدول الأعمال وإتخذ بشائها للموانى البحرية العربية إلى اللجنة الفنية ادراستها. للقرارات الموضعة فيما بعدد

أولاً؛ تقرير موقف تنفيذ القرارات زايها: إستعرض المجلس الذكرة والتوصيات السابقة لإجتماع مجلس الخاصة للإجراءات ألتي إتخذت الإدارة والجمعية العمومية المتعقدة في بشان توجيد هياكل الرسوم 20-20 فبراير 2005 بالإسكندرية والأجور المواني البحرية العربية. حيث إعتمد المجلس محضر الإجتماع وقد حث المجلس الموانى البحرية المذكور مع توجيه الشكر إلى أمين عام بالدول العربية التي لم تقم بتنفيذ الإتماد والأمانة العامة للههود المبنولة هياكل الرسوم والأجور أس موانيها

إسترشاءا بما ورد في الدرامسة ني هذا الشان، فأفيأه ناقش للجلس للذكرة الشامنة الذكورة

بأعمال اللجنة الفنية للنقل البحرى خامساه إستحرض المجلس المنكرة لجلس وزراء النقل المكلف بثبانتها الغاصة باعتماد تقرير نشاط الإتماد الغنية للإتماء والمنعقدة في مستمير. عن الفترة من أكتوبر 2004 حتى 2005 بالقاهرة وبعد المناقشة والمداولة أكتوبر 2005 وخطة عمل إتحاد لعام 2006 وقد إعتمد للجلس تقرير نشاط

1- دعوة الموانى البحرية العربية وفق الإتصاد عن الفترة المذكورة وتوجيه والمحادة المحادة الأمانة الظروف والإمكائيات لعامة للإثحاد الجهود البتباحة بتقديم لبذولة ونشاطها المتميز التسهيلات والأولوبة خالال تلك الفترة. كما ليسقن المريبة التي

> لتعامل بثقل البضائم لبن الدول العربية. 2- تشجيع المطوات اللازمة لتفعيل إنشاء الهيئة العربية التصنيف السفن وفقأ للالبة المقترحة.

3- تكسيف الأسانة الأستاذ/نعيم بن إيراهيم العامة للإتصاد لتعسم مذكرة التقاهم

بشأن التعاون في مجال النقل البعري تطوير موقعه على شبكة الملومات على البوزارات المنية للدول المربية النواية الإنترنت غير الأعضاء في اللجنة الإقتصادية علاها: ناقش المجلس مذكرة الأمانة

والإجتماعية (الاسكوا) تمهيداً لعرص العامة للإنحاد بشأن الهيكلة المالية والإدارية للأمانة العامة للإشعاد مؤكدا ذلك على مجلس وزراء النقل العرب **ثَالِثًا**؛ ناقش المجلس المنكرة الخامية على أهمية تعبيل الهيكل التنظيمي

بالخطوات التنفيذية لتنفيذ إستراتيجية والوظيفى للإتحاد وفقأ لتطور العمل ننمية مستوى مهارة الموارد البشرية والمهام الموكلة إليه مع إعادة النظر

ىي هذا الهيكل سلال الشترة لقادمة والتأكيد عسى اممية ستثناف إمدار

حلة الإتحاد في قرب وإنت ممكن سع إستمرار للمنة الشكلة عذا القرض في عمالها

اللواء/عصاميلوي سايساً: ناتش المجلس المتكرة

المروضة من الإتصاد بشأن إعثماد المرازنة التضليطية للإتجاد عن عام 2006 عيث أقر المجلس المازنة التقديرية للإثماد لعام 2006 وفق ما عرضته الأمانة العامة للإشعاد،

ثامناً؛ إضطلع الجلس على الذكرة الخاصة بالنظر في رغبات الإنضمام لعضبوبة الإتماد طبقأ النظاء الأساسي حيث إعتمد موافقة رئيس مجلس الإدارة بإنضمام ميناء عدن بالممهورية اليمنية عضوا عاملا إعتباراً من يناير 2005 وإنضبام شركة السلام للنقل البعرى عضوا منتسبا بالإثماد إعتبارا من عتمد الجلس خطة عمل ابر 2005.

تُلْعُمُواً؛ واقتى المجلس على تعديد موهد ومكان الإجتماع الدورى الثاني والثلاثع لحاس ادارة الإتماد والممعنة العمومية خلال النصف الأول من شهر مايو / أيار 2006 في مدينة الجزائر بالجمهورية الدرائرية الربيقراطية الشعبية.

هذا وقد قرر المجلس تقديم الشكر الأعضاء وطلب الجلس والتقدير إلى السلطات المفتصة في من الأمانة العامة للإثحاد جمهورية مصر العربية لإهتمامها مكافة الموشموعات التى ثهم النقل البحري البلاد العربية في المحافل الإجتماعية الدولية. وإرسال برقيات شكر وتقدير إلى فخامة الرئيس بشار الأسد رئيس الجمهورية

العربية السورية وإلى معالى المهندس/ مكرم عبيد وزبر النقل السوري.

قائد لميناء بورسعيد وثابع تجهيز المرابط داخل الميماء لاستقبال السفن العابرة للقناة ويعد الإفتتاح كان مناك تنسيق بين هيئة قدة السويس وهـ ومندوياً عنها مع شركة القناة لنتوكيلات الملاحية لتشكيل الملاحية لتشكيل لجنة تراكى السفن وترتيب أولوبات النشول حتى صدور قرار إنشاء ميئة ميناء بورسميد في عام 1980 وشارك سيانته مع إدارة هيئة بيناء بورسميد شي وشمع الأسمس واللواشح لتقل تبعية المسطح الأرضى أيناء بورسميد من هيئة قناة السويس إلى هيئة ميناء بورسعيد ووضع كيفية التشغيل والتعسيق

🛦 تحیة شکر ووسام حق

دائماً ما مُقوم الصحافة بعرض المشكلات وأسبابها والسئولين متها وكيفية حلها وأراء المقتصين، لذا وبدعا

جعل باب للسادة المستواين الدين لهم دور متميز مي دفع العمل بالموانى المصرية وأن نقدم الشكر لكل من يدفع الأبشطة للإنجاز بسرعة وبإلتزام الحق والصواب وأن

يكون إسم هذا الباب (تحية شكر ووسام حق) وأن يكون موجها هذ المرة السيد الربان/ السيد أبو ليلة - إسم

من ذهب يعرفه تُجِيال متعاقبة في قطاح التقل البحرى بمبادئه خريم الدفعة الرابعة بحرية تجارية وعمل على

مواحر الثمركة العربية الملاحة المحرية وتقلد فيها جميع

الرتب من ضيط ثالث حتى ريان بحرى فقس بعد ذاك

عام 1966 الإلتماق بهيئة قدة السريس وكان قدره أنْ يُكُونُ وَطِنْياً دَائماً حَيثُ إِستَنظَى مَالأَمْرُ المسكري

ببورسعيد كعدمات داعمة للقوات البحرية لعطياتها

غلال مرب الإستنزاف حتى تحقيق النصر في أكترير

1973 وإستكمل دوره الوطني بعد النصير في تطهير ميناء بورسميد ومجرى القناة وإمتشال الوهدات من المر

الملاحي الميناء لنداية تشغيله عام 1974 قبل إفتتاح

القناة ورتب سيادته إستقبال أسطول كاسحات الألغام

الفريسية والإسطيرية لإنتشال الألغام والقنابل من داحل

القدة وتابع بعد ذلك مع الإنقلا البحرى والنهري لمسع قاع الفندة قبر إفتتاحها في يوتير 1975 ومين وقتها

ه في عام 1983 رقى إلى يرجة وكيل مدير تحركات بيئاء بورسميد بهبئة قناة السويس وعاصر وشارك في مشاريع تطوير وتعميق المجرى المائحي من 38 قدم إلى

واتمييز مشروع أسوان لتقربغ الفلال وتعميق الغاطس الملائم لدغول سفن الغلال كمشروع له أهمية وطنية وتحسين تلك الشدمة من خلال ميماء بورسه

و ترثيب تميق الغاطس بللاصق أرصيف الحاريات إلى42 الدم غدمة للمصطة الوليدة لمساعدة بخول أساطيل العاويات العملاقة لرصيف العاويات وبعدها إستكمل تعميق الفاطس بموناء بورسميد حتى الكيلى 17 ارب بورسعيد غدمة للسفن المتجهة

مبريأ بعد عطباتها بمعطة بورسعود و خاروف الدركة السياحية وأهميتها وطنية ولابد من وجود رصيف ملائم سرول السياح خرج فكرة إنشاء رصيف خرسائي على شكل عرف T يعد إستكماله تكثف وجديد البواخر السيحية المشقدمة لميناء بورب ه في عام 1995 عين رئيساً التمركات

ميناء بورتوفيق بهيئة قناة السويس رقد كان له يصمة واضحة في إستخدام الدوض العائم (عتاقة) وتجهيزه ليخول السفن عليه بدون قاطرات

ه ترسانة بورتونيق وبقع التيسيرات الإدارية وبلالية لإستقلال قزق 2000 طن وإقتراح جطه إمتداد الغاطس أدى إلى هجرُ العمل مع القرَق لمدة سنتين سلفاً

و فكرة السند المرجوم اللواء/ سدّه رئيس هيئة مورثي البِعر الأهمر في ذك الوقت بعمل محطة حاويات بمينا الأدبية بتشفيل حركة دخول وخروج الميناء صباهأ

أنهى عمله بشرف ونزاهة بوصفه مستشار المديد القريق رئيس هيئة قناة السويس عام 1999 فتحبة منا لكل شخصية وطنية تقدم ست أفكارها وعلمها لمزيد من رقي بلدنا لعبيية مصرء



ناب جمرك ٢٦ القياري والاسكندرية و ١٥٥٢ فيبيدونك تونس سررانات أهدير المدخلات

حمولة: ـ ٠ ، ١٥٥ طن (١٥٧×٣٨x٢٥٧ متر) جمولة: . ، ، ، ۱ طن (۵۵ × ۱۸ × ۱۸ متر) قزقات البنساء

حتى : ١٠٠٠٠٠ مأن بطبيعة ١٠٠٠٠ (صب-تاللات حاويات)

الس: ۲۷۲۲۱۱۱۱ / ۱۲۱۱۱۱۱

E. mail & home page alexyard a soficom.com.eg

www.soficom.com.eg\alexyard أطاع للزاسات الهنتسية والتسويق 66 - 9779 : C



الشركة القابضة للنقل البحري والبري

ش.م.ق.م

خركة دمياط لتداول الطويات والبضائع

ت.ش.م.م

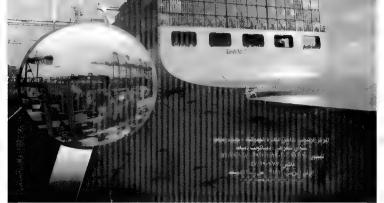
DAMITTA CONTAINER& CARGO HANDLING CO.

اقرب الموانى لمراكز الإنتاج والتوزيع شبكة مواصلات متطورة تقلل تكاليف النقل الداخلى إلى جميع محافظات الجمهورية إنهاء الإحراءات والتسليم فى نفس اليوم

الأراقي من منتقد مريعة المرية التي الأنهادية العريفة مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة المريفة منتقد منتقد المريفة عالمية منتقدة ومنتقدة ومنتقد ومنتقدة ومنتقد

transferred in the

نحن دائماً بالك إلى الأسواق العالمية



إشادة دولية ربديناء شرق ربورسميد



.. أشاد سمو الأمير . يواكيمر هولجى شقيق ولى عهد الدائمارك بميناء شرق بورسعيد بموقعه الفريد المتمين وخطته الطموحة التي تسعى إلى وضع مصر يكل فخر وإقتدار على خريطة الملاحة العالمية ... حيث ترنو إليه العيون من كل مكان .. بإعتباره ملتقى طبيعيا لريط قارتى آسيا وأفريقيا بإعتبارها منطقة وإعدة تستلزم ضح الإستثمارات من الكيانات الكبرى لتطوير الميناء والإستفادة من امكانياته بالمنطقة .



وليمن هيئة موانى يورسعيك يسلم سمو الأمير درع الهيئة

...ها، ذلك خلال زيارة سمو الأمير الدائماركي والوقد .. هذا وقام الفيف الكبير والوقد الرافق لسوي بمسعية الرافق سمية بمسعية الرافق سمية بمسعية المؤلف المساوية من المؤلف المساوية من المؤلف المواونة من المؤلف المؤلفات المؤل

قام بعرض ما تم إنجازه بشركة قانة السويس الماويات منذ جميع مراقيل المحلة بصيناء شيرق بوريسعيد والتي اكارت التقامها في اكتور 2004 ومتى نوامير 2006 . منذا الإعمام الشديد لدى المحبح. العرض الذي أفيضه مدى التطور في أعمال وإنجازات الشركة . . وفي نياية الجولة المدى الواء/ هشام السرساوي رئيسر هيئة مهاني بريسيد درع البيئة لسمو الأمير تقديرا وإمازان

.. على الهائب الأهل تام القراء/ السرساري بترشيع مراهل لرأيارة ستريه وإشبانت أوقع من مواقع مصر الإنتصادية التقوير القائمة لمطلا العاروات باليناء والتي تشمل إشعادا الشامضة والتي لتأرث الإمتصام بالإعجاب الضديد على : لترصيف المائي بقبل 2000 متر وقد تصل إلى 1700 متر المشري الدولي. . . . على المائلة التقاف

نى للرحلة المبلة.

شقيق ولى العهد الدانماركي ورئيس هيئة مواثى بورسميد في ميثاء شرق بورسميد

مثري بريمسيد .. حين القرن يؤس الهناة من التكوير / على المؤسانية والسندية كان الطباع الجيري بالإستكارية هي تم مؤسا الطباع الجيري بالإستكارية هي تم مؤسا الجيري الإستكارية في قاله الهلمة السامتية والتي الكيانات الكوري والإتصابات الأوروبية في التعانيات الكوري والإتصابات الأوروبية في مثني إستثمارات بالقبارات .. حيث أنت كان التجارة العالمة في مساحة هي مؤسسة هي موسور والذي يؤي له مروري إجهابيا على التصابات الأستانيات قال الوالي يؤي له مروري إجهابيا على التصابات

مستمرة بدون توقف لتسويق المشروعات وجنب الاستثمارات العالمية الوانيها وخاصة ميناء

مجموعة من الإستشاريين ومكاتب الغيرة العالمية بإهداد القياط العام لمؤتم الميناء ومشاقة الطهير مع إعداد مخطط عام إستممالات الأراضعي والانشطة الإستثمارية للمؤتم تنظيفها بصرفة المستمرين العالمين. .. ومكانا تستمر المسيرة والسياق مع الازمن بقيادة حكيمة

دينيفيا ميحرة للمستدين العانية م - وهكا تستمر المديرة والسباق مع الزمن بتيادة مكيمة واهدة تستويف الإنجاز والهصول إلى العالية .. وها هي الهولات الأخيرة لرئيس الهيئة قد أثث شارها .. ولا يزال ممانات الكثير والكذير ينتظر تلك للواضي الواهدة لمواني بروسيد العالمين ..!

. هذا وأكد اللواء/ شيرين حسن وكيل أول وزارة النقل

ورثيس قطاع النقل البحرى بأن القطاع بمبدد تكليف

MANUAL CO.

- وافق للدكتور / عصام شرف ونيرانقل على الضفة الشاملة لتطوير حيناس شرب بويسعير والعريش وتحويلها إلى مرائى مالية قادرة على إستقبال السان الضفة لتهديق بضل إضافي يتعدى 200 مليين جنيه سنويا:

جاد ذلك الذاء استقبال دئير التقل لرئيس هيئة مواتي بريسميد الشعير الماضيي .. سيخ سين البيد المنطق السلام المساعلي ويسب البيدة المفقة القراء المساعة بيناء أن المنطق المنطقة المنطقة

إندائياً أسال إيدادا الهوية. الذي أمد دايس المدائلة أسال المدائلة المنظولة الجديد الذي أمد دايس المنظولة الجديد الذي أمد دايل والمسائلة لمنظ مابل دوس المنظولة المنظولة المنظولة المنظولة المنظولة من حقول الدين المنظولة من حقول الدين المنظولة من حقول الدين المنظولة من حقول الدين المنظولة الم

.. هذا يتضمن خطة التطوير المزمع تقليدها خلال المرحلة المقبلة تطوير الساحات والأرصدة حتى تصل إلى معنق 16متراً وتطوير المعارت والبوابات والإستماثة بالنظم الإلكترونية المعربة لمي إدارة الميناء .. لتعمل تلك المواني ضعمن منظوية المواني

معطة لتمويل السفن بالوقود في شرق بورسعيد ياستثمارات 50 مليون دولار

تم التوقيع على عقد إنشاء أول محطة لتعوين السفن بالوقود بشرق بورسعيد بتكلفة إستثمارات 50 مليون

قام ألعقد عن ززارة التقل الثواء مشام السرساوي رئيس هيئة ميناء بورسعيد ومن الشركة النظفة المهنس جمال السادات رئيس حجال إلى المؤلف المؤلف الذي الثقل الذي محرا عبد ألم المؤلف إلى الثقل الذي محراح النوافي الذي المؤلف الذي محراح النوافي الدين المؤلف الذي محراح على المؤلف الذي المؤلف الذي المؤلف الذي المؤلفات الم

يشيو والمدينة المستويات الإستان على المراحات المورية بالنطقة ويتم تشيذه من خلال نظام شراكة يأكد الروز أن شمروع خيول السنن بعد من أمم المدريات المهوية بالنطقة ويتم تشيذه من خلال نظام شراكة ين ميثة البناء والشركة المنذة بنظام هن الإنتفاع الأراضي المضمسة المراكة ويتمسد الهيئة حصنها في رأس اللين فيصما من تعالى المراكة ويقام المشروع على مسلحة 210 الاف عتر مربع وتصل مدة الترخيص إلى 25 سنة من تاريخ التراكية

وأمّان الرّاء هشام السرساري أنه تم الإنفاق على أن يكون لشركة مشرق الأولوية في تجديد مدة الترهيص بعد إنتهاء مدة التماند بشرط وقاء الشركة بالتراماتها بصفة مستمرة تجاه الميناء بالإضافة إلى قيام الشركة المنفذة بعدات خصصة الالف جنيه صنوياً مقابل الترهيص لها بدراولة نشاط التخزين وتمويل السفن بالوقود.



وقامت الدولة بالإنتهاء من إنشاء الحوض الأولى بيناء السحقة في بونيو 2000 بتكلفة 2007 طبير بيناء جدوت الشات وحاور الأموال والمر لللاحي والبنية التحدية الأرصفة الخوض ولي مطرف 2000 من بحمق 17 متر وقامت في مرابح عليك علي المستمون الأجاب بطرح تزييد الخوض الأول بالبنية الموقية والراة وتشغيل الموسلة 22 عاما يجدم محدما الجوش الأول إلى الدولة – وقد المات شركة تنجم فيناء السحقة بعدة الانتراث

للحوض الأول وقم توقيع التعاقد في مأيو سنة 1999. « قامت شركة تنهية مهناء السخنة باستكمال البنية

الشوقية للحوض الأول وتزويد الأرصفة بالعدات اللازمة للتشغيل وفامت الشركة بإنفاق 201 مليون دولار على هذه التجهيزات، وافتتح السيد، رئيس الجمهورية أخوض الأول لبدء التشغيل في 26 أكتوبر 2002، وبعمل للينام كفاوة كبيرة هنذ ذلك الوقت إلى حينه.

أم غامت أشركة تنهية أميناً ألسخية بإعماد الخطط الشامل ليافس مساحات مينام السخنة وذلك على نفقتها ولم حرصه على مجلس الوزارة الذي واقع على هذا المخطط الشامل في بولود 2003 ومن هذا الخطط يتضح أن ما جنهية من الأجواض بواسيحة الدولة هو الخوش الأول وليلغ مساحته حوالي 2 كيلو متر مربع علما إن السحاحة الكياف غيادا السخنة منصف على المن على على متر مربع أي المساحة الكياف على المنافسة منافسة على المنافسة على المنافس

وسيس المن استخلاق التعديد القائدة من البيانا من الخاص المنطقة المنطقة من البيانا من المنطقة المنطقة من المنطقة من المنطقة من المنطقة موانس المنطقة موانس أن هما منطقة موانس المنطقة مناطقة السخطة على أن هما منطقة موانس المنطقة المنطقة مناطقة المنطقة المنط

 وبا لشركة تنمية ميناء السخنة من فرية رائدة في إدارة البناء فقد تم الإتفاق بين الدولة وشركة ننمية ميناء السخنة لتسويق وننمية وإستثمار الجلق راؤسي الميناء حسب الخطط الطمامل الذكور عاليه – وم توفيع إتفاق المسيد الدينة الإسراء الم 100 ما 100 ما 100 ما 100 ما

باقر أراضي الميثاء حسب الخطط الشامل للذكور عالية – وم توقيع إتفاق التسويق والتنمية والإستثمار في 2004/1/3. * ونتيجة للمجهودات والإستثمارات التي أنفقتها شركة تثمية ميناء السخلة فحت الشركة في إجتذاب الإستثمارا الاجنبي اللازم الإنشاء

به ويبيعة ميمهورودات والمشتمان المن مقدم سرت عليه بالمراح السنطية أجدت الداخلة أحيث الداخلة أحيث الداخلة أحيث الداخلة أحيث الداخلة أحيث الداخلة أحيث المتناعات الداخلة القابلة والمناعات الداخلة مثل البناء الصناعات الداخلة مثل البناء المناعات الله على البناء مثل البناء الداخلة مثل البناء الداخلة المناعات التصميم والإشعارات الأصريك والإغذات الوروبي وكافة البنوك والمؤسسات للصرية ومن همن هذه الصناعات.

1- الشركة الصرية للماغنسيهم:

مالخا تعال

مشاركة مع شركة اللغنسيوم العالمية MIL وذلك بنطقة ميناء السخنة تكلفة الشيوع 750 مليون دولار على مرحلتين – المرحلة الأولى 500 مليون دولار.

" المُرَّحلة الثَّانِيَّة 250 مَايُونَّ دُولاًر. * الطاقة الإلتاجية للمشروع 46000 طن سنوياً من سبائك للإغنسيوم عالية الجودة ويصل الإنتاج في الرحلة الثانية إلى 66000 طن سنوياً وهو ما

يثلُّ 17% من حجم الإنتاج العللي. • يوفر الشروع 2000 فرصة عمل سنوياً في الرحلة الأولى تزيد مع زيادة الإنتاج بالإضافة إلى توفير ثلاثة الأف فرصة عمل غير مباشرة. • يحقق للشروع الإكتفاء الذاتي لمسر من إحتياجاتها من للفنسيوم كما

بوقر العملة الصّعبة ويتم تصدير باقى النتُج للخارج بنسبة 100%. * يحقق النشروع عائداً للإقتصاد القومي يبلغ 129 مليون دولار سنوياً.

2-شركة سونكر لتموين السفن

. برأسمال مرخص 20 مليون دولار أمريكى وذلك بهدف إنشاء وتشغيل محطات مستودعات ومهارج لتخزين ومناواة للتنجها لتبرولية يكافئة أنوانها على أحدث مستوى تقني وكافئة الأنشطة الأخرى للتعلقة بهذا النشاط داخل مينام السختة والواني الأجنبية خارج جمهورية مصر العربية وذلك على مساحة 101 ألف متر مربع جينام المسخنة.

8- شركة لإنتاج الوقود الحيوى BIO DIESEL

نتاج شراكة ناجحة بين شركة مجموعة أميرال وبين شركة مجموعة أميرال وبين شركة التساوية التساوية التساوية التساوية التساوية والمساوية التساوية التساوية التحمد ومحافظة السويس المحافظة السويس التساوية ومحافظة السويس التساوية ومحافظة السويس التساوية ومحافظة السويس ومحافظة المحافظة ومحافظة المحافظة ومحافظة السويس ومحافظة السويس ومحافظة السويس ومحافظة السويس ومحافظة السويس ومحافظة السويس ومحافظة المحافظة ومحافظة السويس ومحافظة المحافظة ومحافظة المحافظة ومحافظة المحافظة ومحافظة المحافظة ومحافظة المحافظة ومحافظة ومحافظة

السخنة. إن البوقيود الحيوي 100% صعيق للبيئة ويعتمد في انتاجه على زووت النباتات خدا ويكن خلطه مع الوقود البعادي أو إستخدامه على حمدة وسن الللاحظ زيادة الطاب عليه في أسبوا أوروبا، الولايات المتحدة



يعتبر الوقوة ألموري كوقه خالس من شازالتي الكسيد الكبين الخار الأطلال الأطلال الأطلال المتحال المتحال المتحال المتحال الوقع المتحال الوقع المتحال ويوري الإنتان ويوري الإنتان المتحال التي الخارس المتحال التي الخارس المتحال التي الخارس المتحال التي الخارس المتحال التي المتحال المتحا

الدو يستثني إستشدا كلي المنظل المنظور الدولية الدولية المنظور المنظور المنظور المنظور المنظور المنظور المنظور المنظور المنظور والأيضات المنظور المنظو

أسرة بجوار الزارع.





في إطار توجيهات السيد المهندس/ وزير النقل للعمل على الإرتقاء بمستوى الخدمات المقدمة لفجاج بيت الله العرام عبر مواني الهيئة (السويس - سفاجا - توبيع). قامت الهيئة بإتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لتوفير الإمكانيات الضرورية للتيسير على العجاج خلال موسم الحج لهذا العام سواء في رحلة الذهاب أو العودة كما قامت الهيئة باتخاذ بعض

الإجراءات لأول مرة للمساعدة في إنجاح موسم المج لهذا العام.

فهر ميثاء تونيع البحريء

ا- عدد " مساعدات ملاحية [شمندورات].

١- لنش قاطرة جديد "جهاد/ءُ". ٣- رفع كفاءة الأرصفة ما يسمح بدخول السفن ليلاً ونهاراً تقانياً للإنتظار لفترات

طويلة خارج المداء. 2- النسبة مع أجهزة أمن الوانى والجمارك والجوازات الإنهاء إجراءات السفينة حمولة ١٠٤٠ راجب خلال ١٠٤٥ ساعات. ٥- توفير عدد ٨ مظلات بقرية الحجاج مع عمل أسقف معلقة مزودة بوحدات

- توفير عدد ٣٠ دورة مياه إضافية وإنشاء عدد من خزانات للياه سعة كل منها ١٥ طن بإجمالي ١١٠ طُن

فهما يخصر مبناء بورتوفيق،

 أم التنسيق مع أمن الموانى على منع دخول سيارات الأجهزة وتوفير أتوبيسات مجانية بحرفة الهيئة لنقل الحجاج من أماكن تراكى السفن إلى ساحات التجمع لإنهاء كأفة الإجراءات. رُ عدد ١ طفطف لنقل أمنعة الركاب مع تكليف جمعية الحمالين

بزيادة أعداد الأقراد والعربات المستخدمة في نقل أمتعة الركاب. " تطوير صالة الإنتظار الخارجية وفِميلها من الداخل والخارج وزيادة الإضاءة وتوفير

خدمات الإتصال والتصوير وإستخراج التصاريح. ٤- تطوير صالة الوصول وقويلها إلى صالة زجاجية حديثة على مساحة 8200 متر لتِستَوْعَبُ 2000 راكبُ تُسْمَحُ لَلرَاكب مِتَابِعَةً نَقَلُ أَمْتَعَنْهُ مِنَ الْعِبَارَةُ إِلَى سَاحَةً الأمتعة إضافة إلى زيادة عدد دورات للباه والخدمات اللازمة للحجاج من كافيتريات وإنصالات ونصوير مستندات وشملت عملية النطوير كذلك بوابات ومظلات العفش وإزالة الكازن القدمة



حمالية ٨ مليون جنيه مصرى كذلك ثم تشعيل عدد ٢ سيارة في النطقة وفي تكليف جمعية الجمالين بزيادة أعداد الأفراد لنِقَل أمتعة الركاب والتنسيق مع للوانى لنع دخول سيآرآت آلأجرة وتوفير أثوبيسات

فقد تم تطوير صالات السفر والوصول وتزويدها بكافة اختمات اللازمة للحجاج كلا الرحلتين الذهاب والعودة مع توفير الماه العذبة منه خلال خزان مياه سعة

· أ طن - كما أكد السيد اللواء بحرى محفوظ محمد ظه مرزوق رئيس الهيئة على جميع – حمد : حد دسيد اسبود بعري محصود محصد محروق رياض : بعوده خام الأجهزة العاملة جوانى السويس - سفاجا – نوينج على ضوروة توقير رعاية خاصة جُمِع الحجاج خاصة كبار السن والرشني ونوى الإحداجات الخاصة وقيع ضوابط مشددة لجمعيات الحمالين وناقاس الامتعة بالنواس للقضاء على أي حالات إستقلال

وسواً. يُتِمَ النقل من خلال ٢١ رحلة من ميناء بورتوفيق بإستخدام عدد ٨ عبارات طاقة إجمالية ١٩٥٠ راكب - وكذا عدد ٦ رحلات من ميناء سفاجا بإستخدام عدد ٤ عبارات بطاقة إجمالية ٠ ٧٥٠ راكب والعديد من الرحلات الكوكية من ميناء نويبع البحرى بإستخدام عدد ٣

رسد ورسدود من الاحتداد من المسلمين من المسلمين عبد المسلمين عبد المسلمين عبد المسلمين من المسلمين الم

نظمت هيئة موانى الهحر الأحمر الإحتفائية الكبيرة بالطبل والزمار ومشاعر الحب لتوديع حجاج القرعة المسافرين على مأن العبارة

وكان في توديعهم فضيلة الأمام الأكبر الشيخ محمد سيد طنطاوي شيخ الازهر وفضيلة الدكتور حمدي زقزوق وزير الأوقاف والهندس سأمح فهمى وزير البترول والدكتور مهندس عصام شرف وزير النقل والسيد اللواء/ سيف الدين جلال محافظ السويس واللواء بحرى شيرين حسن رليس قطاع النقل البحرى واللواء بحرى محموظ محمد طه مرزوق رئيس هيلة موانى البحر الاحمر واللواء بحرى حسين الهرميل رئيس الهيئة العامة لسلامة اللاحة البحرية والقبادات الشعبية والتنفيذية أحافظة السويس وملاك العبارات الناقلة لوسم الحجاج مهندس مدوح إسماعيل (السلام) والحاسب سامى عيد الله والحاسب محمد عبد الله (كليوبايرا) ومبرح اللواع بحرى محفوظ مرزوق رئيس هيئة موانى البحر الأحمر أن الهيئة قامت برفع درجات إستعداد للوانى اطاعمه بنقل وتأمين الركاب وقم تبادل كلمات التوديع بدأها اللواء بحرى محفوظ طه رئيس هيئة البحر الأحجر وثلاه اللواع سيف الدين جال محصص اسمين. الكلمات الشيخ محمد سيد طنطاق شيخ الجامع الأور الذي دعي الخلمات الشيخ محمد سيد طنطاق شيخ الجامع الأور الذي دعي فضيلته حجاج مصر إلى أن يدعو أخير والأمان من أجل المدم — بدى سحر رس ب يستو متور واهمه الإستانية واستدهيه ولاستوية العالم أن يدي الله عليهم تعمة الأمن والأمنان من أجل تقدم الشعوب وان يكونوا فدوة للمسلمين وهم يؤدون ركنا أسناسيا من أركان الإسلام بأداء فريضة الحج







شركة العامرية للمغازن الجمركية Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط – الامكندرية



م الترخيص لها لتكون مستودع إبداع جد متلك الشركة احدث معدات القداول أغتط and a selection of the selection of the

__ الشركة بالحنث معدات السلامة والصحة المشة والدفاع اللدتي لصوان سيلامة مصالح عملاتها ،

0 إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ٠٠٠

نشاط الشركة :--

- Θ تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمعلوءة بجميع أنواع البصائع الواردة والترائزيت للعملاء.
- و توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بالسعار تنافسية وبمساحات

 - هجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- B تَخْزِين السيارات بجميع انواعها والاوناش والمعدات والسحب لاي عدد حتى ولو سمارة واحدة من الرسالة. امكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد (قصى .
- تقريعُ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمقازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التقريخ مما يوفر للعميل غرامات التا خير .
 - استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة.
- قديم الخدمات المطاوية بتسميلات شديدة تتميز بالسمولة والسرعة
- 0 بها مجمع جمركي متكامل لنهو الاجراءات الجمركية في أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.
 - موقعشا 😋
 - الموقع على تلاقي الطرق (القاهرة الإسكندرية برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

الادارة: أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية

> القاهرة الصحراوي كينج مربوط - الإسكندرية - . YFOA33 - IVFOA33 - YVFOA33(7.)

> > فاکس ۱ ۵۷۲۵۸٤٤ (۳.) موييل: ۲۱۲۱۹۳ (۱۲)

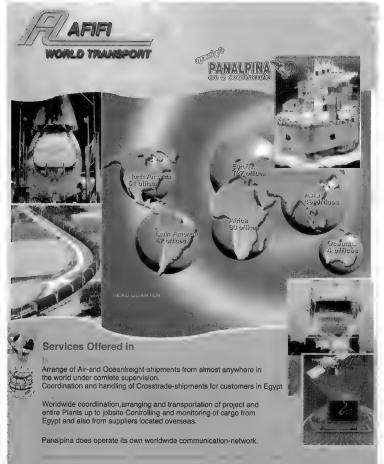
ية خاصة موانى الجمعورية العامة.



Head Office, Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot Tel · (03)4485670 - 4485671 - 4485672

Fax (03)4485675 Mobil. 012 394 2216

E-mail:ragabnet@intouch com



17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@alifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

TEL:+2(03)5905730 +2(03)5928123 FAX:+2(03)5923797 +2(03)5901521

بعد مرود عام على إفتتاح الرئيس مسأن طيناء دهياط

حوار انترناشيونال مع الاستاذ/ الحسيني الحسيني حجاج

اجدة العوارانيدة شوقى رئيس الإدارة المركزية لجعارك ومياط والفروع ومناويوا العوارانيدة شوق المركزية والمركزية المركزية المركزية المركزية المركزية المركزية المركزية المركزية الم

اجر تا الجورا الميرة شوقي يقع مينه دمياها على بعد حواين ثمانية كينو مترات ونصف غرب فرج دمياه الهرا النيل في البحر التوسط غرب رأس البر وعلى مسافة حوالى بعد موروعام على الفتاح الطائمة الرئيس حسنى مبارك ليتناء دسامة للنوط 1.18 كيلو متر مروة. بعد موروعام على الفتاح الطائمة الرئيس حسنى مبارك ليتناء دمياط في 21 ديسمبر 2004 ما هو الميز بهيناء دمياه عن باقي الوانى المصرية

> ميناء دميط بعثير أول ميناء مصرى حكومي بطبق نظام النجارة الإلكتروبية وقد قام السيد الرئيس/ حسنى مبارك بإفتناحه في 21 ديسمبر 2004 وتم العمل بالإدارة الآلية بتطبيق كامل على جميع الإجراءات الهمركية وارد كانت أم معادر أم ترانزيت وذلك سبيل في إنهاء

الإجراءات الجركية منا أدى إلى تطليش من معلى زين الإفراج وأصبح مقا الملدل ليقشاهى للمدلات العالمية وللك من بدء التعامل مع الرسالة وفروهها من العائرة الهميكية وقد كان متوسطة في الإلاقية الماليات ومواهدة السماح

وي المستهدي المهادي كبت يدم الهاراج على السنطان. مما لا يترتب عليها دفع أرضيات أو غرامات تأخير.

هل التغطيط الجديد للميناء على الإجراءات الجمركية؟ يوجد تتسبق بين إدارة الجمارك والهيئة المأمة الرقابة على الصادرات والواردات وجميع الجهات الرقابية حيث أن جميع الجهات الرقابية والجمارك في مكان

وأحد مما يسمل على المعيل السير في الإجراءات وإنجاز العمل وأيضاً وجود المباني الإدارية خارج الدائرة لممركية ساعد على إنهاء حركة التكس عند الدخول حيث لا

> يستثرَم عمل تصريح جمركى الدخول الميناء فل النظام الطبق يقيس أداء العمل؟

أكيد حيث عشد بداياً تسجيل الشهادة المحمركية الكترونياً يسجل عليها التاريخ والساعة وأيضاً عند الإنتهاء يتم تسجيل زمن الإنتهاء مما يؤدى قياس الأداء والكفاءة لمطالجة

> لقصور. هل يوجد أي ميزة تنافسية لشعل الصادر من ميناء دمياط!

تشتر ميناء ديداط أكبر ميناه بتم منها التصدير الخارج حيث أن بعض الشمخات يتم إنهاه إجراءاتها على مواني أخرى ولكن يتم شمغها من ميناه دمياط وذلك بالإضافة إلى الصادرات التي يتم إنهاء إجراءاتها داخل الميناء

المدار ا

مدة الرحلة إلى الموانى الأوروبية تعتبر من أقصر المدد من ميناء دمياط وأيضاً باللسبة الشرق الأقصى حيث تعتبر ميناء دمياط منطقة وسطى بين المؤاس الصرية أيضاً وجود عدد من الأرصاء التعنبان السائن وإدى إلى جذب المتعاملين هيث لايجد تكس أمد تنار النظاء المادر ساعد على ذاك سائلة معالمة حدثاً

ا وجول عدد من المرضعة المستقل السنط يوارى إلى فيعنها المتحاصين عليه عيوب المتحاص أو فقرات إنتظار والدى ساعد على ذلك بناء الميناء بطريقة حديثة ووجود البنية الاساسية والفرقية على أحدث الطرق وأيصاً إمكانية تأييد الشهادة الجمركية على

مدار 24 سباعة وبلك من خلال الورديات الليلية وماذا عن الفرائزيت؟

ميناه بمياط تعتبر ميناء مصدر الأول في النرانزيت حيث يوجد أكبر محطة حاويات تم تداول 560000 حاوية مكافئة في عام 2000 منها 90% ترانزيت

يفيجد ترانزيت غير مباشر لشارع جمهورية مصر الغربية أن ترانزيت غير مباشر إلي المؤلس الهافة ويتم طبق نائل الداويات بالسيل الماضي ولا نفسطر إلي فتح الحارية إلا عند الفصرورة القصوى وليخص الإستياطات الأمنية والمنافس الاساسس الآن هي ميناء شرق التقريمة حيث أن دخل الميناء مسيئاثر بوجود ميناء شرق التقريمة ولذلك

لحن في تطور مستمر لمواجه المنافسة. متى سيتم التطبيق الكامل للميناء الإنكتروني؟

سي موم اسميون اسميونه و مروية بية العانون بين شركة كالم 247 الأمريكية وشركة والدين المطاورة للمواجهة للمطاورة بين الميلة يتقام الإنسانات ويقدم المقيمات وقد على وشك الإنهاء ودور «السل يطالم 2511 بين الميلة والهمائي (الفركانات الخاصة في إسكانات المناسقة في إسكان المناسقة والوالس ويصوبه إليانات المقامة المسلمات الواردة والمسارة في ميناه دعيناه. ويقم المسلم حالياً ورفياً واليا كانفرة تجريبية لم لقبل التأميدة (الكمل القبلة (1978) في

ولَّى نَهَايَةَ الْمَوْلِ الْخَلَدُ أَنْ سُيَّاء بَمِيَاطُ تَعْمَلُ فَى مَنْظُوبَةَ كَجَمَاكُ وَصُرِكَةَ تَدَاول الماويات ولكن يُسِي بَشَص المَعْلَى وعلى الجميع التعاون أكثر للوصول بالميّاء لأعلى معدلاتها ولجذب عملاء جدد السيناء

إستقبل السيد اهمد الماويي، وزير السياحة، السيد چورج كولسون، رئيس نقابة الشركات السياحة الفرنسية والوفد الرافق الكون من 14 مسئول من أهمماب الشركات وليادين في النقابة و4 مسطين فرنسين من قطاع السياحة.

ومسرح هسن بهنام، مدير الكتب الإعلامي الإقليمي الوكالة يوبيفرانس، أن الوزير المانوبي أبدى أرتهاجه من الجهود المبدرة من قبل الشركات السياحية الفرنسية لجلب السائمين وتقصط السياحة المصرية، كما لكد على إستعداد الجهات المصرية المنية

لتهاير المزود من التسهيلات السائمين الفرنسين. وصورحت السيقة القعد دوني مدينة الكتب السياحي المصرى في بارس أن في إلمار هذه الوزيات تم فقيع إتقالية مع مسطيلية شركة مصر الطيران تهضا إلى مزيد من التماون ولاسينا تشجيع السائحين الفرنسين تشريه إلى مصر على من طائرات شركة مصر الطيران.

ومن ناحية أخرى، أعلن مصدر مسئول عن قرار إحدى شركات سياحة فرنسية لبدء رحلات مباشرة بين فرنسا وطابا وذلك إبتداءً من شهر أبريس / نيسان المقيل.

وكشف بهنام من مشاركة وقد مصرى فى القدرة التى ستقام أول مارس للقبل فى مدينة كيس "مورسي فرنسا من "قال المدينة لسلماته السياسة فى سنطنة البرد التوسط والباقية من تقليم المالكية والسلم الكياسة يوسلون من وراسا والماكية المالان إلى الموسط بين جميع دول حيض البرد القدرسة على مصر وإبنان يصرورا والبوائر ومالطا لجذب عدد اكبر من الساحيح إلى هذه المفقة وباسما تشديط السياسة العلاجية والإمال، كما تيست التروية وفيضوات معلم الأولى ويورية القدمات والتعريب



بتعیینه نائب رئیس مجلس إدارة هیئة موانی بورسعید

> بالقرار الوزارى رقم 455 لسنة 2005 مع أطيب التنميات لسيادته بالنجاح والتوفيق

Main Items for a New Port Construction. مهندس/ محمد رمزي عوض -مهندس شواطن وتنمية مواني

حواجرالأمواج (Breakwaters)

بالنسبة لحواجز الأمواج فإنها تعتبر من أكثر العناصر تكلفة في إنشاء الميناء ويلزم لتصميمها الدقة والخبرة الهندسية العالية ولاجراء ذلك التصميم بفاعلية فإنه ينزم تجميع العديد من البيانات الطبيعية والجيو تكنيكية بمنطقة المشروع. فأما البيانات الطبيعية فتشمل قياسات الله والجرّر وسرعة وإلجاه التبارات البحرية بالمنطقة (حسب نوع النبار / التبارات المتعرضة لها المنطقة) سواء تبارات مدية أو مدهوعة بقوة الرياح أو ناتجة عن الأمواج أو من أصول زلز الية أو غيرها. وكذلك قياسات الأمواج والني تشمل قياسا مباشرا لارتفاعات وزمن الأمواج (Wave Height and Period) ومنها بنه تحديد أهم العناصر الأساسية للأمواح مثل الإرتفاع النافع للأمواح (Significant

Wave Height) وأكبر ارتفاع للموجة على منار العام (Hs.1/1year) وغيرها. دقيق وسليم الحاجز قد المصبول عليه. وحواجز التلك القيسوبات حتى الموقع المحدد للمواجز وأغدرا الأصواج للموانئ عموماً تكون متكونة من حاجز توفر مواد الربع الداخلي (Filling Counterpart). رئيسى (Main Breakwater) وحاجز ثانوي والتي تكون غالباً من الأحجار متدرجة القياسات. وغالباً لا يغضل عمل هذا البديل إلا بالدول المتقدمة القادرة على

شكل (4) نموذج لعاجز ذوحماية بوحدات من الجرانيت

أما الحاجز الرئيسي فيتم تفطيطه بحيث يكون حرفية تصميمه وتنفذه مثل اليابان مثلا والتي تعتبر ستشمسمية في تصميم شذا النوع

من المواجز كما إن المضطط التصميمي التسجل عالبيأ كساهدث استلوب تصميمي لهذا النوع من المواجز هو من إبتكار المالم الفذ

البروفيمسور «يوشيمي جوداء والذي يعد من أبرز علماء هندسة الشواطئ والموانئ في الهابان والعالم. وهناك أنواع أخرى مثل الستائر الملقية للملوبة بالردم وهو نوع غير مقضل إستخدامه إلا في حالة تعذر إستخدام الأنواع الأخرى ولأعماق مياه غير الكبيرة مع عدم التعرض لإرتفاعات أمواج عائية جدا أو إحتمالية كبيرة للصدمات أثناء أعمال المناورة من الدخول والخروج السفن. ومن المهم جداً ذكره أنه في حالة كون تربة منطقة المشروع من النوع الضعيف، فإنه يلزم عمل إحلال لطبقة / طبقات الترية الضعيفة وذلك بإزالتها ووضع طبقات من الرمال المدموكة جيداً أو الصمفور

والأعجار المعليرة ذات القدرة العالبة على تحمل الأحمال الموضوعة قوقها من أوزان مواد المواجِرَ, هذا تعرف الطبقة الضعيفة المزالة باسم (Overburden Layer). وشكل (2) يوضيح نموذج لأعمال القياسات الهيدروليكية بمنطقة إنشاء ميناء جديد. والشكل (3) يمثل نموذج لطاهر أمواج نو حماية بوحدات خرسائية



شكل(2)نموذج لأعمال القياسات

شكل(3) نموذج لعاجز أمواجذو حماية بوحدات Accropade Accropade

للمنطقة نفسها أو لنطقة مجاورة لها وذات ظروف التطبيق العالمي . شبيهة وخاصة للأجزاء المستقيمة من الساحل وتشابه وهذه المواجز يتم تنفيذها بطريقتين شهيرتين الظروف الطبيعية على إمتداده) كما بالعديد من المواقع بالنسبة للساحل الشمالي القربي لمصر، ويتجميع تلك البيانات الطبيعية سواء من القياسات الحقلبة (وهو البديل المفضل نظراً البقته) أو من الداراسات التاريخية والتى تعتبر بديلاً مكلفاً جداً حيث يلزم لإنشاؤها خبرة أو من التوقعات المبنية على عوامل طبيعية أخرى (مثل عمل توقع لإرتفاعات الأسواج من قياسات الرياح

عالية ودقة في التصميم وتكلفة مرتفعة وتوافر حوض إصلاح سفن قريب (Dry Dock) لإمكان الإنشاء المتاحة للمنطقة في فترة سابقة) أو خليط من كل هذه فيه، وتوفر القاطرات ذات القدرة المناسبة لأعمال القطر المسادر البيانات الطبيعية فإن الأساس لعملية تصميم

(Secondary breakwater) قدر الإمكان متعامدا علني إتجناه تقبم الأمواج السائد عند

هذا بالإضافة إلى تحديد

إرتفاع الموجة التصميمي

لتصميم حاجز الأمواج

والذي غالباً ما يؤخذ

في الإعتبار على أنه

أعلى إرتشاع مسجل

خلال الخميين أو المائة

سنة السابقة لسنة إنشاء

الحاجز (وذلك تبعا للقرار

المشغذ بالنسبة للعمر

التصميمي للماجز

والذي غالباً - ما يكون

في الحدود بين الممسين

والمائمة عمام، ويكون

إلىي المعلومات التاريخية المتاحة

Historical) Data) والمتوافرة

مسن دراسسات سابقة تم إجراؤها

براسطة جهات

ذات ثقة. والبيانات

التاريخية المستغدمة

بمكن أن تتكون

إختيار العمر التصميمي تبعا لحجم الميناء والإحتباطات

والاحتباجات المطلوبة اوظيفة العاجز. وتعتبر القياسات

الطلبة الهيدروليكية (تيار ، مد وجزر / أمواج)

من العناصر المتوسطة التكلفة في المشروع مقارنة

بالقياسات الجيوتكتيكية كما سيأتى لاحقاً. وقي بعض

مشاريع الموانى وخاصة بالنسبة للدول النامية والتي تضمع ميزانيات محدودة المشروع فإنه يتعثر إجراء

تلك القياسات الهيدروإيكية الفترة طويلة (حيث يلزم عمل قياسات لدة عام على الأقل شاملا لواسم المبيف

فتحة اللحضل، أما الماجز الثانوى فيتم تغطيطه بحيث يتيح مع العاجز الرئيسي فتحة مدخل مناسبة

الهيدروثيكية بمنطقة إنشاء ميثاء جديد للسقينة التصميمية للميناء (دَات أكبر أيعاد متوقع إستقبالها وذلك بالنسبة للطول والعرض الفاطس) مع عمل تفطية لهذه الفتحة من إتجاء تقدم الأمواج (Overlab).

لمنع إختراق الأمواج الميناء من ثلك الفتحة. وعادة ما يقرم طاقم مهندسوا التخطيط للميناء بعمل مجموعة من لتغطيطات البديلة المقترحة لحواجز الأمواج لاختبار الأنسب منها. وعند وضع التخطيطات البديلةِ يرى أنْ يكون موضع الحواجز في المياه العميقة طبيعيا على قدر

الإمكان وذاك للحصول على الخص البدائل. ومن المعروف أن تكلفة إنشاء المتر الطولى من حواجز الأصواج الكومية

Rubble Mound) (Breakwater يصل إلى بضعة ألاف من المولارات. وتزيد تلك التكلفة مم زيادة عمق المياء كما نكرنا. ولمواجز الأمسواج أنساع

مسدة فمنما السواجن الكوبية وهي أكثر أنواع الدولجز شيوعاً على مستوى

إما من البر بالردم أو من البحر عن طريق أستخدام المواعين البصرية. وهناك الحواجن شكل (5) نعوذج العماية مؤقفة بوحدات من الصخر البناء يتم بنشاؤه على مراحل من القيسرنات (Caisson Breakwater)

مناعبة (Accropode). والشكل (4) بمثل ثموذج لحاجز أمواج نو حماية بوحدات من الجرانيت، والشكل (5) يمثل نموذج لحماية مؤقئة بوحدات من الصخر

أبناء بتم إنشاؤه على مراحل.



ا آخر أخبار القرم الرابعي

كتبع الإسكيدرية

"رواية عالية تجسد الصراع بين وطنين" في ندوة بمكتبة الإسكندرية

- نظر ماكن الفند: ممكنة الاسكندية محاضرة حول كتاب " حياة إسماعيل فريق ماشا" وهي الرواية التي كتبتها الروائية اليونانية ربا حالاناكي، وتمت ترجمتها إلى العربية عبر مؤسسة الأهر م للنشر في معادرة قدمها ودعمها فرع المؤسسة الثقافية اليونانية بالإسكندرية ، وقد قام بترحمة الرواية للعربيه البكتور ححمد حمدي إبراهيم أسنَّاذ الفلسفة والأدب اللاتيني، والمائر على مائرة الدولة التشجيعية، والحائز أيصاً على جائرة كفافي. وقامت الندوة بمناقشة الرواية التي تدور حول قصة حقيقية، مفادها حياة قريدي من مدينة كريت اليونانية واللدان يقيض عليهما المثمانيون ويرسلونهما إلى مصر، يقوم الأول منهما بعد ذلك بتمويل الثورة التي قامت هي مدينة كريت، أما الثاني قهر إيمانويل الذي يتغير إسمه ليصبح إسماعيل فريق باشا وتتغير لغته وهويته ليصبح رريراً الحرب والذي ترميله السلطات العثمانية لقمع الثورة التي قامت في كريت وتهدئة الثوار،

وتعد "حياة اسماعيل لدية. باشا" أول رواية بوتانية تضمها منظمة اليينسكر عام 1994 إلى قائمة الأعمال النمونحة التي تعكس أفكار المنطمة وأهدافها،

حدير بالذكر أن العديد من الكتب تعاولت حياة إسماعيل فريق باشا وقد تعت ترجعة الرواية اليونائية إلى العديد من اللمات من بينها الإنمليرية والفرنسية والتركية والبلعارية والألمانية والهولندية، وذلك يرجع إلى أن الرواية غنية ومعقدة مهي رواية مكتملة الأركان تتناول أحداث تاريخية حقيقية تحسد صراع خلق الهويات والآلام ونزاع الولاء لجهتين "مدن وثدت من الصحراء" مؤتمراً دولياً بمكتبة الإسكتدرية

 نظمت مكتبة الإسكندرية بالتعاون مع هيئة قناة السويس وجمعية أصدقاء فرناند ديليسس في العترة من 11- 12 ديسمبر 2005 مؤتمراً بعنوان "قناة السويس - مدن ولدت من الصحراء" وتاقش المؤتمر على مدار بومين نشأة وتطور مدن قناة السويس من زوايا مختلفة عمرائبة واقتصادية وثقافية، كما طرح تقنيات حفر قناة

> السويس في النصف الثاني من القرن التاسع عشر وتطور هذه التقنيات وصبولاً إلى أبامنا هذه التي تشهد عمليات توسيم وتطوير للثناة كي تواكب تطور حركة التقن العاشي، بالإضافة إلى دلك تناول المؤتمر أيضاً الدور الميوى الذي تلعبه قناة السويس في إقتصاد الدولة المصرية سواء من خلال إيراداتها الماشرة أو من خلال النشاط الإقتصادي لسكان مدنها الكبيرة بورسعيد و لإسماعيلية والسويس،

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS CALLING ITALY PORTS IANHARY 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V HANJIN OSAKA	27W	03/01/06	PSD	PSD/GOA/SPE/BCN
M/V YM OCEAN	76W	07/01/08	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V HANJIN PORTLAND	81W	10/01/08	PSD	PSD/GOA/SPE/BCN
M/V YM GALAXY	57W	14/01/08	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V HANJIN IRENE	88W	17/01/08	PSD	PSD/GCA/SPE/BCN
M/V YM COMFORT	84W	21/01/08	PSD	PSD/GOA/L V/PSD
M/V HANJIN VALENCIA	58W	24/01/06	PSD	P8D/GOA/SPE/BCN
M/V HUMBER BRIDGE	83W	28/01/08	PSO	PSE/GOA/LIV/PSD
MAY AVACUI GRIDGE	201	24/04/00	Ben	DED/OCA/EREMON

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS

JANUARY 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V SCI VIJAY	05M	01/01/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM GREEN	37W	02/01/06	PSD	PBD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V LONG BEACH BRIDGE	20W	03/01/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR
MV COSCO SINGAPORE	28W	05/01/08	PSD	PTM/FXT/HAM/ANR
M/V YM PROMINENCE	25W	08/01/06	P80	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V PINE BRIDGE	38W	09/01/08	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V TSING MA BRIDGE	19W	10/01/0B	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR
M/V YUE HE	30W	12/01/06	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V CONTI SINGA	03W	15/01/08	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V CYPRESS BRIDGE	38W	16/01/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V JAMES RIVER BRIDGE	23W	17/01/08	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR
M/V COSCO HONGKONG	25W	19/01/08	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V SCI MAHIMA	12W	22/01/08	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V BAMBOO BRIDGE	37W	23/01/08	PSD	PSD/RTM/HAW/ANR/FXT
M/V AKINADA BRIDGE	23W	24/01/08	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR
M/V COSCO DALIAN	31W	26/01/08	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V INDIA LOTUS	29W	29/01/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM PLUM	41W	30/01/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V YM CHICAGO	19W	31/01/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR

الإسكندرية ، ٢ شارع فرناند عاده/ السلة. معطة الرمل ت/ 4862500 · 4873078-4873951 · 4861239 «كس 4847266-4840757يكتبرية 54418-54418يكتبرية

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

IANUARY 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V GLORY BRIDGE	76E	02/01/06	PSD
M/V HANJIN BRUSSELS	31E	04/01/08	PSD
M/V IND: A LOTUS	28E	04/01/08	PSD
MV LINOS GATE BRIDGE	23E	07/01/08	PSD
M/V YM LONGEVITY	78E	09/01/06	PSD
M/V YM ORCH D	40E	14/01/08	PSD
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	54E	11/01/08	PSD
M/V CHUAN HE	56E	11/01/08	PSD
M/V YM OCEAN	76E	16/01/06	PSD
M/V EVER GENTLE	28E	18/01/08	PSD
M/V HANJIN HELSINKI	24E	18/01/06	PSD
M/V YM GREEN	37E	21/01/08	PSD
M/V YM GALAXY	575	23/01/06	PSD
M/V SCI VIJAY	02E	25/01/08	PSD
M/V WAN HE	24년	25/01/08	PSD
M/V PINE BRIDGE	36E	28/01/06	PSD
M/V YM COMFORT	84E	30/01/08	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS FAR EAST / EAST MED PORT JANUARY 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V YM SKY	28W	04/01/06	PSD
M/V YM IZMIR	06W	11/01/08	PSD
M/V JINYUNHE	35W	18/01/06	PSD'
M/V YM PEOPLE	24W	25/01/06	PSD

مكتب بورسمينه، 13 شارع الجمهورية تايمون، 066/359885 الكس/ 066/336645 مكتب دمياط بجوار شركة الحاودات تليفون وفاكس (57) 320221 القُروع: القَاهَرة - يورسعيد - السويس



أولا نبدا يتعريف لفظ الكويز (QIZ). وهو الإختصار ثعملة (Qualifying Industrial Zones) بما يعنى المناطق الصناعية المؤهلة. وإتفاقية الكوير التي وقعتها مصر مؤخراً مع حكومة إسرائيل الموافقة على إعتبارهما مناطق سناعة مؤهلة يجيث يجيد الطبقان ومصر واسرائيل: التاطق التابعة لنولتيهما كمناطق معددة بمكن لنسلع أن تدخلها لأغراض التصدير دون مداد ضرائب أو رسوم بغض النظر عن دولة منشأ لتلك البضاعة.

> ومن المهم الإشارة هنا إلى أن الملكة الأردبية الهاشمية كانت الأسبق في التوقيع على الإتفاقية المذكورة - أما مصر فالد قامت بالتوقيع على هذه الإتفاقية في أوائل مام2005 ويجب أن نوضح أن المقصود بالمناطق الصناعية المؤهلة هي تلك المناطق التي توافق عليها المكومة الأمريكية بينما يثم تصميمها من قبل السلطات الملية في كل من الأرين ومصر وإسرائيل.

وتدخل صادرات هذه المنطقة إلى الولايات المتحدة الأمريكية بدون حصنص أو رسوم جمركية أو ضرائب - ويشترط لإقامة عذه المناطق أن تساهم الدول المقامة بها [مصر والأردن) في النطقة المستاعية المؤهلة ينسبة 35 في المائة من القيمة المضافة للسلعة المصدرة للولايات المُتحدة الأمريكية على أن توزع بسبة أخرى على إسرائيل والولايات

هذا وقد تم إغتيار ثلاثة مناطق جغرافية صناعية بمصر بناء عسى معابير ثلاثة أولها حجم الصدرات الفطية للسوق الأمريكية سنة 2003 وثانيها مدى توافر إمكانية التوسع في التصدير مستقبلاً ثالثهما توفر العمالة المأهرة في كل منطقة.

وهذه المناطق هيء

منطقة القاهرة الكبرى وتضع مدينة العاشر من رمضان وبها 88 مصنعاً قيمة مادراتها 265 مليون بولار ومنطقة شبرا المُيدة ويها 20 مصنعاً وقيعة صادراتها 57 مليون بولار ومدينة نصر ويها 19 مصنعا قبعة صبادراتها 14 علبون دولار ومنطقة 15 مايو وبها 3 مصانع وقيمة معادراتها 48 منيون دولار ويبلغ عند العاملين بها 100 ألف عامل.

 منطقة الإسكندرية الكبرى: وتضم الإسكندرية وبرج العرب والعامرية ويها 59 مصنعاً وقيمة صادراتها 207 مليون دولار وبها 25 ألف عامل.

- منطقة القناة وتضم في مرحلتها الأولى مدينة بورسعيد ويها 22 مصنعاً وقيعة صادراتها 52 مليون دولار وعدد العاملين بها 26 ألف عامل.

ومن مزايا هذا الإنفاق : أن الإنفاقية بدأت بثلاثة مناطق تتمثل في لنشأت الصدعية المؤهلة التي تم إختيارها وبها حولي 60 في المائة من أجمالي المنشأت الصناعية كما إنها تستوعب حوالي 63 في المائة من إجمالي العمالة ويقدر قيمة الإستثمار

المناعى بها حوالي 8 في الماثة من إجمالي الإستثمارات ومعظمها يعمل في صناعة المنسوجات والملابس والأغذية والصناعات سواءمع الإتحاد الأوروبي أو المنطقة العربية الهندسية والمدنية.

كما أنه يستقيد من هذا الإشفاق كافة المنتجات المسنعة بالمناطق المستاعية المؤهلة سواء كانت صناعات غذائية أو منسهجات أو منتاعات معدتية - كما يستثيد منها مصائم القطاعين العام والشامن القائمة بهذه المناطق سواء كانت مصائع صغيرة أو كبيرة .

كما إنه يمكن تطبيق نظام الكويز إغتيارياً طي للمماتع القائمة بالمناطق الممناعية التي تم أختيارها حيث أن المسانم تتمتع بحرية تطبيق هذا النظام من عدمه، أحا بالنسبة للمصانع شارج النطاق

المفراقس للمناطق السناعية اللؤملة والراغبة في الإستفادة من تيسيرات الكويز فهلقاً لسياسة مصر التجارية هناك العديد من قرص التصنير الأشرى المنطقة العربية أو الكوميسا أو الإتحاد الأورويس فيمكن الاستفادة منها وعدم الإقتصار على التيسيرات في السوق الأمريكية ويمكن إعطاء هذه المصانع الأواوية في خطة الدولة مُن غلال تقديم مساندة فنية منْ خلال برامج تحديث الصناعة أو من خلال مسوق تنمية

وقد يكون هناك إحتمال لزيادة هدد المناطق كما حدث في الأردن وذلك إذا ما تجعت التجربة كما أنه لا يوجد توقيت زمني لإنتهاء المزايا المنوحة بمقتضى هذه التيسيرات وإنما تعد مرحلة إنتقالية تمهيدا لتطبيق إشفاق تجارة صرة مع الولايات المتحدة الأمريكية.

كما أن إتفاقية الكويز لا ترادى إلى أية التزامات في المقابل لا يترثب عليها أي تعديل في أراضي الدولة أو في حقوق السبادة ولا يحمل خزانة الدولة أية نعقات غير واردة بالموازنة أما بالنسبة للغوائد المنتظر أن تعود على الإقتصاد الممرى فإن الدراسات التي تمت في هذا الشأن تشير إلى وجود العديد من المزايا والقوائد المرتقبة على الصناعات المنتقة بالمناطق الصناعية المؤهلة ومن ثم على الإقتصاد المصرى وذاك على شبوء ما حققته تجرية الناطق السناعية المُوْمِلَةُ فِي الأَربِينِ - وَمِنْ بِينَ هَذَهِ الْغُواتُدِ مَا يتعلق بالإقتصاد القومي ونبيتها فيما يلى: 1- المساعدة على جنب المزيد من

الإستثمارات الأجنبية للإستفادة من الإتفاقيات التفضيلية التي تتمتع بها مصر أو دول الكوميسا،

2- حق التفاذ الحر إلى الأسواق الأمريكية ومي سوق كبيرة تستوعب الكثير بن المنادرات للصرية.

3- من للترقع أن تؤدى تلك الاستثمارات خلال نفس الفترة.

4- و بهذه الإنفاقية يمكن تجنب الضور الذي كان متوقعاً أن يصبيب صناعات النسوجات والملابس المامزة فور إلغاء نظام الحصص المعمول به عند التصدير الولايات المتحدة الأمريكية سنة 2005.

فبالرغم من أن المصمس كانت مقصورة على بعض منتجات النسيج والملابس الجاهزة فإنها كانت كفيلة بنفاذ ما يقرب من 600 مليون دولار كصادرات نسجية مصرية للسوق الأمريكية بينما يعثل إنفاق اللثاطق الصناعية الؤهلة فرصة لدحول عدِّه المنشجات دون قبود كمية أو جمركية للسوق الأمريكية وبالتالي ربادة قدرتها علم المنافسة في هذا السوق الضخم أيضاً وتعتد التيسيرات لتشمل كافة المنتجاث الخاصة بهذه المناعة فيما كانت النتجات للصرية الإفتصادي العربي،

تخضع العريفة جمركية تتراوح بين 10% 33% وفقاً لتظام المصمص. ويترائع خبراء التجارة والمسناعة أنه ولخقأ للدرأسات التى تمت بهذا الغمسوس أن تحقق مصدر مرايا وفوائد إقتصادية من خلال هذه الإنفاقية تفوق ما تحقق

ني الأردن نظراً لما تثمتع به مصر من قاعدة إنتاجية وصناعية واسعة فضلأ عن تزايد اعتمالات جنب مصر المزيد من الإستثمارات في ضوء إتساع السوق الممرية مقارنة بنظيرتها الأربنية خامعة إذا لُخَدُ في الإعتبار إتفاقيات مصر التجارية مع كل من الكوميسا والمنطقة العربية والإتحاد

المطاوف السياسية والإقتصادية التي تعيط بعصر وأما المفاوف السياسية فإني لا أستطيع من جراء توقيعنا على هذه الإتفاقية وهي،

1- يتفوف الكثير من خبراء الإقتصاد والسياسة من تأثير هذه المناطق على تجاربتا مم الإتحاد الأوروبي إلا أنه يجب ألا تغفل التسبرات الثى بقدمها الأمريكان والغرش منها تقعيم فرص جدية الصادرات

الممدرية ويبقى أسام كل مستاعة اختيار السوق الملائم لها والقادرة على مراعاة قو عد

المُشارُ الخاص به، 2- يتفوف البعش من إمكانية إستيراد مصدر لعمالة أسيوية كما حدث في الأردن أو لعمال من إسرائيل – ولكن من أهداف إلى زيادة معدلات المنصو وتوليد المزيد من الإتفاقية رضع مصنوبات التشفيل للحلية قرص العمل لنحو 300 آلف قرصة عمل وبالتالي غير وارد إستبراد عمالة من

 3- التَّفوف من أن تستغل إسرائيل بصفتها المحتكر الوحيد لأي مكون في الصناعة أن ترقع أسمار المستلزمات التي لا تتفق مع المراصفات المالدة مما بضر بالصناعة المصرية، ولهذا يجب أن يتم الإثفاق على إدخال تعديل للإتفاقية بحيث يمكن أن يلجأ الجانب المصرى لإستيراد هذه المكونات أما من الولايات المتحدة الأمريكية نفسها أو من المصادر المحلية أو يتم الإنقاق مع الجانب الإسرائيلي على إدخال شريك يمكن اللجوء إليه إذه تم الإخلال بالمواصفات،

 4- التضوف من إختراق النسيج الإقتصادي لعربى ولجوه بعض الدول العربية للدخول في مثل هذه الإتفاقيات بدلاً من التكامي الإقتصادى العربي بما يضر بتعزيز التعاون

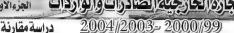
5- يتفوف الكثيرون من أن إنقراد الجاتب الأمريكي بالموافقة على تعديلات لاتفاق الكوير قد يضر بالجانب المسرى إذا ما طالب بأي تعديل في صالمه للإنحيارُ الأمريكي الكامل لإسرائيل مما قد يشل بالتوازن.

6- يرى بعض المتشائمين أن نص الإنفاق عبى أن تعقد إجتماعات الربع سعوية بين القدس والقاهرة بالتبادل يتعارض مع قرار التقسيم وأن ذلك بعد إعترافاً بشرعية الإحتلال الإسرائيلي للقدس بشقيها وكان من الأقضل أن يعدل النص إلى أن تكون اجتماعات اللجنة الشتركة الريم سنوية في أسرائيل ومصر بالتبادل بدلاً من النص الذي يقول بين القدس ومصعر،

الدخول فيها إذ يجدر أن يحددها خبرءه السياسة. وأرجو بذلك أن أكون قد قربت لفظ [الكويز] إلى ذهن القارئ العادي الغير مهتم بالسياسة.

يقلم دكتهر/أحمد عسوي صالح





صادات السلم الذكورة الى 61,6 مليون بولار عقق البران التجري في عام 2000/99 عجراً قدره 472. 11 مليار دولار حيث بنفت الصادرات 6.388 مليار دولار والواردات 17.86 سبية 37.9% من هذه المحموعة ويدقى السلع مليار دولار وهي عام 2001/2000 إشغفض عجر المبران التجاري إلى 9.354 مليار دولار حيث بلغت الصادرات 7.078 مليار دولار لتى لم تذكر بلغ مجموعها 101 مليون بولار والتواردات 16.432 مليار دولار واستمر إنخفاض العجز حيث بلغ في عام 2002/2001، 7.517 مليار دولار حيث بلفت حصيلة وهى عام 2002/2001 علم مجموع السمع الصادرات 21.17 مليار دولار والوردات 46.37 أمليار دولار واستمر انخفاض العجر في عام 2003/2002 ليصل إلى 6.615 مليار دولار واستمر انخفاض العجر في عام 2003/2002 ليصل إلى 6.615 مليار دولار واستمر والمستورين والمستورين المستورين المس سلع المجموعة والسلع التي لم تدكر سغ مجموعها دولار حيث ارتفعت الصادرات إلى 82.25 منيار دولار والواردات 14.820 منيار دولار وفي عام 2004/2003 إرتفع العجز إلى 7.523 136.2 مليون دولار وفي عام 2003/2002 مليار ده لاء حيث انتفعت الصادرات إلى 10.454 مليار دو لاروار تفعت الواردات أيضاً إلى 17.975 مليار دولان بلغ مجموع السلع المذكورة 39.4 منيين دولار

	20	لىئىممىلات عن ت	سانوات لأهم الس	لم عن عام 000	1999/2 حتى 4	2003/200
ملسل	السلع	1999/2000	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004
1		41 80	78,50	78.50	83.20	57 80
2	البلاطين	13,50	9,80	6.70	3.30	4.60
3	النبالات الطبية	14,60	36.10	29.20	15.70	5.60
4	المرالح	3.70	2.10	7.00	12.30	13.20
8	منتهات المنوشة	32.20	59.20	82,50	129.90	209.10
8	الأسدة	113.70	64.20	48.40	88.00	124.90

وفيما ينى مناقشة لأهم ماورة طبقا لبهانات البنك الركزىالمرى أولا الصادرات

للنت حصيلة الصادرات في عام 2000/99. 6387.7 مليون دولار إرتقعت لهي عام 2000/ 2001 إلى 7078.2 مليون بولار بنسبة زيادة قبرها 10.8% ثم إرتفعت إلى 7120.8 مليون دولار في عام 2002/2001 بنسبة زيادة قدرها 0.6% وواصلت إرتفاعها لتصل إلم 8205.4 مليون برلار في عام 2003/2002 بة زيادة قدرها 15.2% ثم إرتفعت إلى 10453.5 مليون بولار شي عام 2003/ 2004 بنسبة زيادة قدرها 27.4% وبدلك فإن معدل الثمن السنوي للمسادرات منذ 99/2000 عتى 2004/2003 بلغ 13%وفيما يلى

تحليلاً للمسادرات (مراق 1.2) 1- بالنسبة لعصيلة منادرات البترول ومنتجاته فإنها قد بلغت في علم 2000/99 ، 2272.9 مليون دولار ينسبهُ 35.6% من إحمال المسادرات إرتفعت في عام 2001/2000 إلى 2632.4 مليون دولار ينسبة 37.2% جمالي الصادرات وينسبة زيادة قدرها 15.8% ولى عام 2002/2001 إنففضت إلى 2381 مليون دولار بنسبة 33.4% من إجمالي الصنادرات وينسية نقص قدرها (9.6)% وارتفعت في عام 2003/2002 الى 3160.8 ملبون دولار بنسبة 38.5% من إجمالي الصادرات ويسببة نمو قدرها 32.8% ثم وإمملت الإرثقاع لتصل إلى 3910.3 مليون دولار في عام 2003 / 2004 بنسبة 37.4% من إجمالي المسادرات نسبة نمو قدرها 23.7% ويذلك فإن معيل نمو الصادرات من البترول ومنتجاته بلغ 14.5% في الفترة من

99/ 2000 إلى 2003/ 2004 2- ويذلك فإن إجمالي المسافرات السلعية بإستبعاد النترول ومنتجاته قد ملغت 4114.8 هي عام 2000/99 بنسبة 64.4% من إجمالي المصادرات وفي 2000/ 2001 إرتفدت إلى 4445.8 مليون دولار بنسبة

62.8% من إجمالي المسادرات وينسبة تمو قبرها 8% ولى عام 2002/2001 إرتفعت إلى 4739.8 مليون دولار بنسبة 66.6%من إجمالي الصادرات وينسبة تمو قدرها 6.6% دُ إِنْقُمْتِ فِي عَامَ 2003/2002 إِلَى 5044.6 مليون دولار بنسبة 61.5% من إجمالو النصبابرات ويتسبة تمو قدرها 4. وامىلت إرتفاعها لتميل إلى 6543.2 مليون دولار في عام 2003 / 2004،

بسبة 62.6% من إجمالي العبادرات وينسبة نمو قدرها 29.7% ويذلك فإن معيل نبر المبايران السلسة بخلاف البترول ومنتجاته منذ عام 99/ 2000 يمتى 2004/2003 قد بلم 12.3% وهو أقل من معدل نمو حمادرات البترول الدى بلغ 14.5%.

وفيما يلى مناقشة أهم بنود الصادرات السلعبة الأخرى يجازف البترول

ينت صادرات القطن عام 2000/99 166.72 مليون دولار بنسبة 2.6% من إجمالي المنادرات وإنحققنت في عام 2000/2001 إلى 144.5 مليون دولار بنسية 2.1% من إجمالي المسادرات وينسبة غفض قدرها 13.3% وفي عام 2002/2001 إنقاضت أيضاً إلى 83.2% ملبون دولار بسبة خفض قدرها 42.4% عن العام السابق طفت تسبتها 1.17% من إجمالي الصادرات ثم بدأت في الإرتفاع حيث إرتفعت في عام 2003/2002 إلى 199.2 مليون دولار بنسية 2.4% من أجمالي المبايرات وبشبة

ريادة قدرها 139.4% ب. عن الحام السامق ثم إرتفعت في عام 2003/ 2004 إلى 201.6 مليون يولار بنسبة 1.9% من إجمالي الصادرات وينسبة نصو قبرها 1.2% عر

أثيس هذه السلم أولى بالنشر؟ خاصة وأن 2003/2002 لتصل إلى 287.3 مليون بولار السلغ الذكورة قد إنخفضت منادرات معطمها نسنة زيادة قدرها 5.55%ويلغت سنبتها إلى فالبطاطس إنتقفضت منابراتها من 13.5 مليون إجمالي الحمادرات 3.5% ثم قفزت في عام يولار في عام 99 /2000 إلى 4.6 مليون دولار . ئىنىمىلات خى المىغىرات دان ھار 1999/2000 يېنى 03/2004 12000 10000 البراد اللباري 8000 البلغ التميث بمبلغة ال 6000 البلد زابة المحم

المام السابق ويذلك فإن معدل تمو القطن قد

ت منادرات المواد الضام 153.7 مليون

ولار في عام 99/2000 بنسبة 2.4% من

جمالي المسادرات إرتفعت في عام 2000/

200] إلى 162.6 مليون دولار بنسبة زيادة

5.8% ويلغت تسبتها إلى إجمالي الصادرات

2.3% شم إرتفعت إلى 184.8 مليون

دولار في مام 2002/2001 بنسبة زيادة

قدرها 13.7% ويلغت نسبتها إلى إجمالي

الصادرات 962.6 وواصلت إرتفاعها في عام

مَ فِي اللَّوْسِطُ 4.9% سَمُوبِاً.

- Idele Ibily:

2000 2004/2003 لتبلغ 473.3 مليون بولار دولار إلى 12.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها بسبة زيادة قدرها 64.7% ويلغت نسبتها 2.8 %256.8 كما إرتضم الكثان الضام من 2.8 إلى أجمالي الصادرات 4.5% ويلغ معدل

مليون دولار إلى3.4 مليون دولار بنسبة زيادة النبر السنوي 32.5% يهما يجدر ذكره فإننا قدرها \$21.4 أوما سبق يثبين أن السلم الواردة تلاحظ ما يلى قيمة معادراتها ظيلة ولم يرد أي ذكر للصابرات 1- السلم المتكورة في بيانات البتك المركزي من هذه المُجموعة التي أدت إلى زيادة المعادرات بلغت قيمتها 38.9 مليون دولار بنسبة 25% من هده المحموعة في عام 2000/99 وباق السلم التي لم تذكر بلغ مجموعها 114.8 مليون دولار وفي عام 2000/2000 إرتفعت بادة قبرها 207.9%

من 153.7 مليون دولار في عام2000/99 إلى 473.3 مليون بولار في عام 2004/2003 أي قيمة زيادة قدرهـا319.6 منيون دولار وينسنة

الحزءالأول

بنسبة 13.7% من سلم المموعة وياقى السلم

التي لم تذكر بلغ سجموعها 247.9 مليون بولار

وفي عام 2004/2003 بلغ مجموع السلم الثي

ذكرت 27.4 مليون دولار بسمة 5.8% من

سلم المحموعة وقلك التي لم تدكر بلغ مجموعها

445.9 مليون دولار ويذلك فإن السم لتى لم

تذكر إرتفعت من 114.8 مليون دولار في عام

2000/99 وينسبة 75% إلى 445.9 مليين

دولار وينسبة 94.2% من سلم المجموعة فـ %

مام 2004/2003 المماذا لم تذكر تلك السلم

التي إرتفعت مناس تها بنسبة 288.4%

. مام 2004/2003

بنسبة عُفضُ قدرها 65.9%

ولنباتات الطبية إنفغضت

منابراتها من 14.6 ميون

بولار إلى 5.6 مليون بولار

والبهارات والقانيليا إنخقضت

من 0.7 مليون دولار إلى0.7

مبيون يولار بنسبة خفض قيرها

85.7% والفول السوداني

انفقض من 0.8 مليون بولار

حفض قدرها 37.5% في حين

إرتقعت الموالح من 3.7 مليون

إلى 0.5 مليون دولار بسا

نسبة حقض قدرها 61.6%

ě	trings.	2003/20	/1999 حتے ، 04	ء عن عام 2000 د	لات عن الصادر إذ	المتحصا	
	2003/2004	2002/2003	2001/2002	2000/2001	1999/2000	مجموعات السلع	عىلمىل
	4,01180	3,196 20	2,411.00	2,649 60	2,283,60	رارد ر روث محتبة ر متتمالها	1
	201.60	199.20	83.20			فللن	2
	473,30	287.30	184.80	162.60		السواد اللفام	
	763.50	657.80	440.50	398 50		البلح الاسف مسنعة	
	3,971.80	3,017.30		2,788.40	2,803.70	البلغ تشة المخع	5
	1,030.50	848.80	1,045.60	934.60	897.20	مصنوعات فهر مورعة	6
	10,462.50	8,205.40	7,120.80	7,078.20	6,387,70	چىلة	3

تابع التجارة الخارجية الصادرات والواردات

1 - 1 lud & ioio 1 doises

ينات النصابرات من السلع تصف الصنعة 282.8 مليون دولار في عام 2000/99 بنسبة 4.4% من إجمالي الصنادرات إرتقعت في عام 2001/2000 إلى 398.5 مليون دولار بنسبة ريادة قدرها 9.40. وإرتفعت نسبتها إلى لأجمالي إلى 5.6% وفي عام

2002/2001 إرتفت صادراتها الى 440.5 مليون دولار بنسب زيادة المرها 10.5% كما إرتفعت نسبتها إلى إجمالي الصادرات 6.2% ثم واصلت إرتفاعها لتصر لى 657.6 مليون بولار بنسبة يادة قدرها 49.3% كما ررتفعت نسبتها الإجمالية إلى 968 ثم قفرت لى 763.5 مليون دولار بنس رْيادة قدرها 16.1% وَإِنْفَعْضَهُ سبتها لثصل إلى 7.3%.

ومن الملاحظ أن سأنات عامي 99/

2001/2000 مردت أكثر تفصيلا أما من باقى السنوات قلم يرد بها سوى بيانات أريعة سلم فقط وبالتالي فقط تضمضت البيانات عن السلَّم التي لم تذكر فقم يرد المسل الأسود والمولاس وكثاك العديد الزهر ومنتجات نصعف مصنعة جاهزة وحديد مدرفل وغيرها.

نقى حين أن الصادر بالسلم التي لم تذكر في عام 99/2000 بلغت 15.2 مليون بولار بسبة 5.4% من إجماليها إرتفعت في عام 2000/ 2001 إلى 25 مليون دولار بنسبة 6.3% من إجماليها إرتقعت في عام 2002/2001 إلى 216.6 مليون دولار بنسبة49.2% م إجماليها وواهست إرتفاعها لتعمل إلى 526.9 مليون دولار بنسبة 69% من إجماليها لماذ إدن لم تذكر تقامليل هذه السلع والتي بها زيادة كبيرة ليس هناك أي سبب يدعوا إلى عدم نشر

هذه البيادت اللهم إلا الحسدة وبالنسبة لسلم التَّى ذكرت نجد أن الكربون ارتفعت مسادراته سن 10 سيون دولار في عام 99/2000 إلى 21.4 مليون دولار عام 2004/2003 والزينون المطرية إرتفعت من 2.2 مليون دولار إلى 6.7 مليون دولار والألومنيوم إرتفعت صادراته من 38.4 مليون بولار إلى 61.7 مليون دولار وغزل القطن إرتفعت من 101 مليون دولار إلى 146.8

مليون دولان 4- السلة نامة الصنة:

بلغت الصادرات من السلم ثامة الصنع 2603.7 مليون دولار في عام 99/2000 بنسبة 40.8% من إجمالي المعادرات إرتفت إلى 2788.4 مليون دولار في عام 2000/2000 بنسبة

عبد قدرها 7.1% وينسبة 39.4% مز الإجمالي ثم إرتفعت إلى 2955.7 ملين دولار شي عام 2002/2001 بنسبة نمو قدره 6% ويلغت نسبتها للإجمالي m 1999/2000 41.5% ثم إرتفعت إلى 3017.3 مليو دولار في عام 2003/2002 بنسبة نمو قدرها 2.1% وبلغت نسبتها للإجمالي %36.8 ثم بلغت 3971.8 ص

F12000/2001 D 2001/2002 دولار في عام 2004/2003 بنسية نعو m 2002/2003 قدما 31.6% ملغت نسبتها للإحمال m 2003/2004 النمو 38% ويلغ معدل النمو1.11% نى القترة من عام 2000/99 حتى .2004/2003

و بلعد المنادات من الأن: 41.9 ملين: مليون دولار في عام 2000/2001 بنسبة نمو قدرها 87.4% وإرتفعت نسبته من 0.7% من إجمالي المسادرات إلى 1.1% وبلغت افس القدر في عام 2002/2001 (78.5 مليون دولار) والخففيت في عام 2003/2002 إلى



ربلغت نسبتها للإجمالي 8,090 ثم إنخفضت المسادرات من الأرز أيضاً إلى 57.8 مايون يولار في عام 2004/2003 بنسبة خفش قدرها 8.5% ويلغت نسبتها الإجمالي 60.6% ويذلك فإن مسادرات الأرز بلقت ذروتها في عام 2001/2000 ثم إنخفضت بعد ذلك ويلغ معدل نمو صادرات الأرز 8.4% سنوياً في الفترة من

2004/2003 - 2000/99 - الأسمدة بلقت منادراتها في عام 99/ 2000 113.7 منيون دولار بنسبة 1.8% من الإجمالي وإنشقضت في عام 2001/2000 إلى 64.2 مليون دولار بنسبة نقس قدرها 43.5% ويلفت تسبتها للإجمالي 0.9%وإستصر المقاشبها التصل إلى 48.4 مليون دولار لعام 2003/2002 بنسية نقس قبرها 24.6% ويلغت نصبتها للإجمالي 0.7% إرتفعت لمي عام 2003/2002 إلى 86 مليون دولار بنسية نعو الدرها 77.7% ويلفت نسبتها للإجمالر

مليون دولار في عام 2004/2003 بنسبة نمو قدرها 45.2% ويلغت نسبتها للإجمالي 1.2 ويذلك فإن صادرات الأسمدة تدبدت بين النقص والزيادة ويلغ معدل بموها 2.4% سنوياً . في الفترة من 99/2000 حتى 2004/2003 . - المنسوجات القطبية إرتابعت معادراتها س 80.9 مليون دولار بنسبة 1.3% من الإجمالي في عام 20/2000 إلى 209 مليون دولار في

124.9 وواصلت إرتفاعها التصل إلى 124.9

عام 2004/2003 بمعدل نمو سنوي قدره 26.9% ويلغت نسبتها الإجمالي 2% .

المائيس الماهرة بلغت صادراتها في عام 99/ 224.6 2000 مليون دولار بنسبة السنمينات عن المنافرات لإمر السلو جن عثر 1999/2000 من، 2003/2004

The state of state of

63.2 مليون دولار بنسبة تقص قدرها 19.5% وامات إنخفاضها لتميل إلى 155.1 مليون ولقد تضمنت الدراسة المُشار إليه خطة عمل يولار في عام 2003/2002 بنسبة بقس بلغت من مشرة نقاط لتنمية الصادرات المعرية تتمثل 839.8 وبلغت نسبتها للإجمالي 1.9% ثم فيمايلي:-ارتفعت في عام 2004/2003 إلى

407.8 مليون دولار بنسبة تمو قدرها 58.4% ويلغث نسبتها للإجمالي 3.9% وسن ذلك يدين أيضنا عد إستقرار صابراتها ، ويخصوص السلع النوارد ذكرها فني هنده المجموعة فني الثالاث

معتوات الأغيرة 2002/2001-2004/2003 فان مجموعها يبل 976.1 و 1525 مليو دولار على الترتيب بنسبة 33,0% %32.6 من سبس السلم تامة المبنع والسلع الأشري , لم يرد ذكرها بلغ مجموعها 1979.6 و القرمية.

كبيرة وإذا كأن من المفضل أن يتضمنها البيان الموافر الضريبية لجذب الزيد من الإستثمار السلع التي مها زيادة كبيرة بدلاً من هجبها. ويذلك ومما سبق يقصع أن الصنادرات لم ثرّد الزيادة المتوقعة نتيجة أو كرد فعل لحفض العملة ضريبية بهذا القدر الكبير هذا فضالاً عن عدم ثبات ، إزالة القيرد المتبقية على نشاط التصدير الكميات المصدرة من سلم أما فيها ميزة مثل وغلَّض التكالبُف. البطاطس التي بلغت منافراتها 13.5 عليين ، الإسراع بالإمملاح الإقتصادي الشاطر في دولار في عام 2000/99 إنخفضت مادراتها الى 4.6 مليون دولار في مام 2004/2003 وكذلك النباتات الطبية بلغت صادراتها 14.6 ، ب ، شبكة رئيسية الطبهات التمسين

معادي 2004 وكانت قد ومعلت إلى التصديري. 2502/2001 والأرز الذي التصدير. 200 بلغت حدادراته 41.9 مايين ، إعادة تشكيل الهيئات الحكومية للإسراع في ولار في عام 99/2000 تطبيق الإستراتيجية.

لى الأسواق التي تصدر إليها الصادرات كما وقيمة.

3.5% من الإحصالي إرتقعت إلى 232.8 مليون بل ولم نستطع الدخول إلى أسوق جديدة دولار في عام 2000/99 إرتقت إلى 78.5 دولار بنسبة نعو الدرها 3.7% ويلفت نسبتها إن وزارة الإقتصاد والتجارة الصارجية قد الإجمالي 3.3% إنخفضت إلى 187.2 مليون سبق أن أحسرت دراسسة عنز (تحقيق نعو ية) إعداد مؤسسة ستانقورد يولار في عام 2002/2001 بنسبة خفض الصادرات المبر قدرها 19.6% ويلفت سببتها للإجمالي 2.6% للأبحاث مارس 1995 وقد ورد بها أن الهدف ثم إرتفعت إلى 218.3 مليون دولار في عام الإستراتيجي الذي إنفق عليه هو تحقيق نمو 2003/2002 بنسبة زيادة قدرها \$16.6% في مسادرات السلع غير الثقلينية (المسادرات وبلغت نسبتها اللحمالي 2.7% وأخيراً إرتفعت السلعية باستثناء البترول والقطن) بعقدار 20% س 257.1 مليون دولار في عام 2003/ في المتوسط الوصول إلى هذه الصادرات إلى 2004 ينسبة نمو الدرها 17.8% ويلفت الضعف في عام 1999 وإلى ثارثة أمثال حجمها تسبتها للإجمالي 2.5%، ويذلك فهي متذبذبة عام 2001 وقد تناولت الدراسة أنواع المسادرات بين النقص والزيادة ويلغ معدل نموها بين عامى

التي تتمتع فيها مصر بإمكانيات تصنير عالية مثل المانيس والأحذية الجلدية والمنتجات الجلدية، المصدومات من حديد وصلب إرتفعت والمقروشات المنزلية والعسجاد، العامسات مادراتها من 89.7 مأدون دولار في عام البستانية، المنتجات الفذائية الممنعة، المنتجات 2000/99 ويتسبة 1.4% من الإجمالي إلى المسيدانية والأدوية، الأسمدة، الإنكترونيت، 272.3 مليين دولار في عام 2001/2000 سكونات السيارات ولكنه أورد أن الغور لا يتحقق يبية قدما 203.6% وينسبة 3.9% من بدون بذل الجهد الشاق، ولكن كما سبق أن الإجمالي إنتقفضت في عام 2002/2001 أوضعنا لم تتعلق هذه الأهداف ويلغ معدل 257.5 مليون دولار بنسبة نقص قدرها نمو الصادرات السلعية بخلاف البترول ومنتجاته 5.4% ويلفت نسبتها للإجمالي 3.6% ثم ينسبة 12.3% سترياً في الفترة محل الدراسة.

2823/5506 July 1000/2003 pt 28 July 100 CF 100 cm 12000 III 1999/2000 10000 8000 F12000/2001 6000 (... 2001/2002 **\$2002/2003**

الإرتقاء بإستراتيجية التصنير إلى البادرة

2032.3 و2445.9 مليون دولار وبها زيادة ، وضع عزمة من حوافز التصدير مثل زيادة

تقصيلاً ليكون هناك شفافية عن العنادرات من المعلى والإستثمار الأجتبى المباشرة، وتشفيض رسم الوارد على للدخلات الستوردة وإعفائها من شريبة المبيعات، منم المسدرين إعفاءات

كافة الإنشطة. وجنب الإستثمار للهجه للتصدين مليون عام 2000/99 إحقمت إلى 5.6 و تأسيس غيمات فعالة لدعم الصدر.

مجليون دولار في عام 2003/ ، الإتجاء إلى الصناعة الموجهة إلى التسويق 29.2 مليون دولار في عام ، بناء هيكل ديناميكي لإدارة إستراتيجية

رتفعت إلى 57.8 مليون دولار ونسمع كثيراً أن تنمية الصادرات مسألة حياة أو أنى عام 2004/2003 وكانت مون ولكن الأقوال شيُّ والأقعال شيَّ اخر، قد إرتفعت إلى 78.5 مليون إننا بلزم أن نضع إستراتيهية قومية لزيادة ولار في عامي 2002/2001، المعادرات والتركيز على زيادة الإنتاج وجويته 2002/ 2003 وهذا التذنب وإزالة كافة الموقات وأن يتم تقييم مكاتب التمثيل ضع أننا لم يستطع المحافظة - التَّجاري بالذارج على أساس نشاطهم في زيادة



اِنْ أعظم عجائب الدنيا على كثرتها هي الإنسان" سوفوكليس المدخل المناسب لهذا الموضوع هو تعرف المناطق الثلاثة وهي :

مياهه بوجود نوع معين من حامول البحر

يسمى سارجاسام والذي إليه يرجع سيب

تسمية هذا البحر والذى يطفو مكميات كبيرة

على سطح الماء في مدورة تجمعات وكتل

كبيرة قد تعرق حركة الملاحة للسفن الصغيرة

والقوارب وتصدد هذه النباتات صحود هذا

بيتمير بهدوته القام حيث تندر به التيارات

يتميز بالزرقة العميقة الممافية بل مو أكثر

المياه المبطة عمقاً في رزقتها ومعفاء في

وبتميز مأنه أفقر البحار في كانتات البلانكتون

الطافية PLankton مما يعنى الله الأهياء

ميمثل مركزاً لإبياض ثعبان السمك Eel

(سمك أنبوبى يثبه الثعبان) الذي يعيش

بين القام والسطح وإسمه الطنى أتجويلا

Anguilidae ونصيلته Anguilidae حيث

بيدا حياته كيرقة LARVA بقيقة شفافه

ويتمو ببطء على إمتداد سنوات ثلاث تتقادفه

بعدها تيارات المميط الواقعة بشمال البحر

في رحلة إلى شواطئ أوروبا الفربية حيث

شخل صغار ثعبان السمك ELevers إلى

الأنهار وتقمير6 - 8 سنوات تعود بعدها إلى

بعر سارجاس منطقة تراوج الثعابس البحربة

والمثير للدهشة أن هذه الأسماك تغادر المياء

المالحة وتقطم الاف الأميال أثماء إندفاعها

من المحيط لتصل في النهاية بلا أسى خطأ

أو يحرف إلى النهر الذي ولدت فيه لتضم

بيضها بعد تخصيبه في مباهه العببة لتفقس

جِيلاً جِدِيداً يِخْلَفُ جِيلِ الأماء ثُم تموري في

عبارة من مثلث يقم في غرب المحيط الأطلنطي

تجاه الساحل الجنوبي الشرقي للولايات

اللتحدة الأمرمكنة ويبحيد غالبأ من يرمويا

في الشمال حتى نورفولك NORFOLK

على الساحل الشرقي للولايات المتحدة ثم

يمتد بطول السامل إلى جذوب فلوريدا

Bermuda TriAngle

نض الكان الذي ولدت فيه!!

فالثاء النطقة الثالثة مثلث برمودا

البحر وتجعله متعيزا عما يحبط به

المأشية والرياح

شقا فيتها

النائية فيه

أولا والنطقة الأولى

الحيط الأطالطي.. ATLANTIC OCEAN

هو الجيط العروف أكثر من غيره وقد سماه قدماء اليونان بهذا الإسم تكريماً الإله أطلس العملاق الذي كان في إعتقادهم بقف على شاطئ أفريقيا وكتاب "الخرائط الجغرافية" أو "الأطنسي" - كما يسمى أحيانًا - أخذ إسمه من هذا العملاق والجيط الأطناعلى الذي يعرف أيضًا بالأطنسي أضيق كثيراً من الجيط الهادي ولكنه أطول من الشمال إلى الجنوب وذلك لأنه يشمل القطب الشمالي عند أحد أطراف الكرة الأرضية ويمتد دون إنقطاع إلى القارة القطبية الجنوبية حيث يوجد القطب الجنوبي. الأطلنطى شمال شرق جزر الكاريبي وتتميز

وعلى الرغم من أن مساحته (41 مليون بيل مريم) أقل من مساهة المحيط الهادي (60 مليون ميل مربع) فإن سواحله أطول بكثير من سواحل هذا الميط. وأقبل المحيطات الثلاثة عمقاً ومتوسط

عمقه 12900 قدم وأعظمها 30246 قدم (خندق بورتوریکر)

ومياه الأنهار التي تحسب فيه ثلاثة

أشبعاف ما تصببه الأنهار فى الميط ومتوسط إتساعه 3500 ميل وأقل

إتساع 1850 ميل (بين دالار في افريقيا والبرازيل) وله العديد من البحار الثانوية حيث يتصل

بالبحر المتوسط الذى يفصل أوروبا عن أفريقيا كما يتصل ببحر الشمال ويحر البلطيق في شمال غرب أوروبا وتجبرى عبره أعظم الطرق الملاعية

العالية نشاطأ تلك اثتى تصل أورويا بالمريكا الشمالية «درجة ملومته (نسبة الملح المذاب) 37

ەدرجة حرارته 4.02 درجة مئوية

و هناك في قاعة سلسة جبال عظمي هي سلسلة وسط الأطلنطي التي تجري من الشمال إلى الجنوب تقريباً بمحاذاة سواحل القارتين (أمريكا وأفريقيا) وترتفع الـ 600 قدم شوق قاع الميط وتظهر بعش القمم فوق سطح الماء عكونة جزر الأزور وسأنت باول روكسي واسكتشين وسانت هیلانه وترینستان. وللمحيط الأطلنطي خمسة تيارات رئيسية

هي التيار الإستوائي وتيار الظيم أو فاوريدا وتيار المحيط الأطننطي الجنوبي وثيارات بحار المحيط الأطلنطي وتيارات اللياء العميقية

ومياهه لرثها أساسا أزرق وقي الجو اللبد بالغيوم رمادي أما في الياه الضحلة التي يظهر من خلالها القاع الرملي فتبدو

ثنائماً: المُنطقة الثائية .. بحر عارجادو.. SARGASSO SEA FLORIDA ومنه إلى كويا منطقة كبيرة تقم في الشمال الفربي للمحيط

ثم هایتی HAITI (هسیا نیولا سابقاً) th A POERTORICO בא מעוד אינינענצע أخرى إلى برمودا متضميا مجموعة جزر باهاما BAHAMA وتحتوى هذه المنطقة طي أكثر من 300 جزيرة يطلق طبها جزر الشيطان معظمها خال تماماً من السكان عدا حوالي 20 جزيرة فقط

ومن هذا التعديد والتعريف بالمناطق الثلاث يتضم أن الذي يربط بينها إنها تقم شمن منطقة مثلث برسودا اللغز الحبر الاختفاء العديد من السقن والطائرات وما يحيط به من حنف ورعب وغموش وهي ظاهرة غريبة تستعق الثأمل والثفكير والبحث فقد إختفت في هذه النطقة على مر السنين أعداداً كبيرة من السفن والقوارب والطائرات في غاروف غامضة تمامأ حيرت عقول الماحثين والعلماء والدارسين شي ميادين العلم والتكنواوچيا والشحليل والمعرقة واللافت للنظر في ذلك ه عدم ظهور أي اثر أو حطام أو متطقات

السقى والطائرات المفتقية ه ظهور بعش السفن والطائرات المختفية مرة أخرى على مسافات بعيدة عن مواقعها دون ما يشير إلى ظروف ودوافع هذا الإختفاء

و حدوث عمليات الإختقاء في ظروف مناخية مواتية وطلس معتدل وعدم وجود رياح عنيفة أو صحب كثيفة أو أمواج عاتية ه عدم العثور على جثث الهمارة والملاهيين أو متطقاتهم

 عدم وجود أى بقع الزيت أو البترول نتيجة القرق في أعماق المحيط * لَمْ يَكُنَّ لَدَى الْأَطْفَمُ وَقَتْ لَلِيْتُصَالِ أَوْ حَتَّى

إرسال الإستفائة الدولية المروفة SOS ه عدم العثور على قوارب النجاة مما يدل على أن الطاقم كان يفادر السفينة بسرعة سيجة حدوث شيء معاجئ ومفزع أشار في قلوبهم الرعب أو ربما أرغمهم على المغادرة، ويحكى الرحالة كريستوفر كراوميس Columbus الذي إكتشف أمريكا عام 1494 من بعض مشاهداته والمواقف الغربية الثى صنادقها هو ورجاله أثناء إيمارهم في هذه المنطقة فيقول أنه شد إنتباهه وأثار دهشته

شأهد كرة كبيرة من النار تسقط في مياه

 « ذكر أن حركة البوصلة لمغناطيسية كانت تشير إلى دلالات غربية وغير مفهومة. ه لاحظ أضواء غريبة فوق مياه الميط ظلت من المساء إلى الصدح ثم ظهرت في اليوم التَّالَى شَابِورةً كُتَّبِقَةً مِنْ الطَّلَامِ الشَّدِيدِ طَلَتَ راكدة قوق للياه لفترة قصبرة ثم إختات

بقلم الريان/ فاروق عبد الشعم الصابخ

خبيرومستشاريحري

ه إنشدع بنياتات حامول البحر في بحر سارجاس معتقداً أنه أمسح قاب قوسين أو أدنى من الشاطئ ولكن إتضبح له أنها تملأ معظم أجزاء هذا البحرء

اسم مثلث برمودا ... الذا ؟ قد يتبادر إلى الأذمان تشابه الشكل الجغرافي للمنطقة بشكل المثلث بعبث تمتد بشكل شبيه بالمُثَلث أوسع ما يكون في الجنوب ولكن يضيق حول خط الإستراء – وهو خط حول الكرة الأرضية في منتصف السافة بين القعين الشمالي والجنوبي - ثم يتسم سرة أخرى ولكن الأرجع - ويبقى ذلك مجرد إحتمال - إن سبب هذه التسمية يرجع إلى حادثة الإختفء الشهيرة حينما إختفت مجموعة من الطائرات كانت تملق في أسماء فوق هذه المنطقة متخذة شكل مثلث قفى السامة الثابية بعد ظمر الشامس من ديسمبر 1945 إنطلق السرب رقم 19 الكون من همس طائرات عربية بقيادة الماوزم شارلز تياور من قاعدة فورث أودير ديل الجوية الأمريكية بولاية فلوريدا وعلى متنها خمسة طيارين وثمانية مساعدين كانوا جميعاً على قدر كأف من المهارة والخبرة في مهمة تدريبية تبدأ من فلوريدا لمسافة 1600 كيان متراً ناحية الشرق ثم 40 ميرٌ ناحية الشمال ثم تعود مرة تشرى إلى قاعدتها وحتى الآن لا يعلم أحد أي شيء عن هذه الطائرات التي اختفت تعاماً آثناء طيرانها فوق منطقة

وقي الصال أعلنت حالة الطوارئ القصوي وإنطلقت من القاعدة الجوية طائرة الإغاثة وألإشقاذ الضخمة ذات المصركين دمارشين ماريعزه بطاقمها الثلاثون فردأ للبحث وتفقد أشأر السرب ولكن إنقطع الإتصال بطائرة الإغاثة ولم يصل مثها بعد ذلك - وحتى الآن أي رسائل لأنها إختفت ثماماً كما إختفى السرب وأصدرت قيادة القوات الجوية الأمريكية بياناً عن الصادث يعبر عن معنى واحد هو

مقبرة الأطلنطي 29 تابع مثلث برمودا

الإحتفاء دون أي شرح أو تفسير لظروف أو أسباب هدا الاختقاء. الإبحار ..نحو الجهول:

في إحصائية تم إجراؤها ورصدها أشتت أن مثات السفن وألاف اليصرة إختفوا في منطقة مثلث برمودا في ظروف غامضة وعاش البحرة أصبعب ساعات عمرهم عاد بعضهم بعدها إلى الحياة وراح أخرون في رحمة الله في أعماق المصط للخيف ويوضع الجدول الثالي دعش هذه السفن وهناك أمثلة أخرى عديدة.

الطيران إلى...الهاوية

في أجواء مناشية صافية ومنسبة للطوان المتفى العديد من الطائرات العابرة فوق منطقة مثلث برمودا وام يعرف أحد ماذا حال بالطائرات وأين إختفت كما لم يستدل على أى أثر لها أو حتى العثور على مقايا أجزاءها ومطامها والجدول التالي يوصح بعض هذه الطائر ت للختفية وهناك أمثلة أخرى عديدة.

إهتماما كبيرا في الأوساط الطعية لغرابة ألظامرة التي أشارت دهشة الملايين في شتى أنحاء العالم وإختلفت في ذلك الأراء وتعددت وجهات النظر III. Katter Items lives as

اليابانية بإرسال السفينة كيوماري - 5 في

14 مارس 1955 وهي سفينة ذات تصميم

ضاص مزودة بتجهيزات خاصة وعليها عدد

من علماء البحار والمبطات ومعهم الأجهزة

المعدة بتقبية عالية في عاية الدقة إلى هذه

للنطقة لتراسة ويحث ومعرفة أسباب الإختفاء

ودوافعه ومبرراته ولم تسقر هده الرحلة عن

أبة مطومات أسبب بسبط للقابة هو أن هذه

السفينة نفسها إختات ويكامل طاقمها ااا

ولم يعثر لها على أي أثر أو حطام مما دعا

السلطات اليامانية إلى إعتبار منطقة 'بحر

أثارت ظاهرة إختفاء السفن والطائرات

الشيطان منطقة بحدر قيها الملاحة.

طُاهِرةِ الإخْتَفَاءِ ... هل من تفسير علمي ا

90	بومباى	datay	قاد آداسه	أمريكية	وسيقب	20 دنسخش 1800
14	ئىبىسون	Lilita	بشاعة عندة	أمريكية	وايلد كات	28 اکتوبر 1824
24	اربيسول	Upor	بضاعة عدمة	إسهاورية	6790)	7 يناپر 1880
28	فانبردع	CUL	بضاعة عامه	التي	غريا	4 اكتيبر 1902
309	فروينيا	r434-34	ركاب	أمريكية	سايكلوپ	4 سربی 1918
26	نورفواك	بريانوس	يضاءة نامة	براريبة	سان باواق	23 (كتوبر 1951
38	تصاس	فرجينيا	باكلة هني	ابريكية	ماريس سيلظر ڪريس	2 غيراير 1963
99	عريبية	مهمة	غراصة	امريكية	اسكوربيون	1958 مايو 1958
25	ماشستر	بوراواك	机比	إنجليزة	नभी द्रहा	9 درلمبر 1968
24	کېې ناون	بيراورليانر	قادة قدلسم	إنجليرية	طبئون إترايدر	25 إيريل 1970
32	هامبورج	برمطن	كمند قداستي	1,00	إميط	1973 مارس 1973

بعر الشيطان ... منطقة إختفاء أخرى؟! دلت الأحداث على وجود منطقة في مياه الميط الهادى تمثل ظاهرة إختقاء ألسقن

والطائرات العابرة بها وتقع هده المنطقة في شمال غرب الهابان بين الهابآن وهزر موتين بين أبو جيما وجزيرة ماركوس وتعرف بإسم بحر الشيطان وقد تعددت فيها حالات الإختفاء بايس في وسعف إغفال أمر الافت إلا وهو أن مالات الإختفاء تثم ينفس الطريقة والأسلوب

بالخرافات والأسأطير والشياطين تداوات الاتهاصيص حول الأشباح التى تقطن هناك وهو تفكير ضعيف وتبرير ساذج لا يدعمه المنطق

في الزمان القديم الذي أمن فيه الإنسان

وفي الزمان المديث الذي يطلق عليه عصس الطم وزمان المعرفة الذى آمن فيه الإنسان بالملم والتكنواويهيا والذى إنسعت هيه دائرة العلوم وتقدمت وسائل البحث لم

الركاب	الينائم	إلى		اللوع	4	الطائرة	لتاريخ
26	6	Union	June	رکاب	أمريكية	سٹار تیجر	29 ينابر 1948
36	7	میامی	سان جوان	رگاب	امريكية	DC-3	28 بيسبر 1948
33	7	جدمايكا	لثنى	ركاب	امريكية	سنار إريال	1949 يناير 1949
47	6	اروریس	مارىلاند	ركاب	امريكية	DC -17	30 اکتوبر 1945
L_	13	مهنة غريبية	مهنة تتريبية	عربية	أمريكي	السرب 19	5 دیسمبر 1985
	30	مهمة إنقاد	مهمة إنقاد	au,	الريكية	مارتين مارير	5 برسمبر 1955
Ш	10			ټونرية	الريكية	B2S	5 يونور 1965
\Box	4	lalala	سلمل اقبالم	تبارية	اسيكية	YC 122	11 يالي 1967

بتمكن علماء جفرافيا البحار والميطات وعلومها التي تدرس جميع الظواهر المتعلقة بالمعيطات ومصاحاتها وتاثيرتها من أي يحدوا بطريقة وصفية ظروف هذا الإختفاء ولا بطريقة بقينية أسيابه.

ه يعزو الباحث 'رالف بيكر'' إلى أن سبب التغيرات الكهريمعناطيسية التي تؤثر على قسراءات البوصلة هو وحسود مبادة مضنادة الجاذبية دات طبيعة مختلفة تماما لطبيعة أي مادة على كوكب الأرض ولها صغة الإنفجار عندما تكثرب من أي مادة متنافرة ومن المحتمل أن يكون مصدرها القضاء خارج الكرة الأرضية حيث تستقر نحت قشرة الكرة الأرصية وعالباً تحت سطح المعيطات وهي نظرة قائمة على تفسير دون براهج

و لاحظ الباحث 'إيفان سائدرسون' إن معظم حالات اختماء السفى والطائرات ثبت في سنة مناطق تتميز بشكل معين وتقع بين خطى عرض 40.30 شمال وجنوب خط الإستواء ومنها منطقة برمودا (المحيط الأطلنطي) ومنطقة بمر الشيطان (اليابان) حيث تصطدم تيارات للحط السطحية الدافئة المتجهة إلى الشمال بالتيارات الباردة للتجهة إلى الجنوب وهيث تبدأ عندما تبارات المبط في الدوران إلى إنجاه أغر بينما ثندأ النيارات تحت سطح الماء في الدوران في الإنجاء الماكس مما يتسب في هدوث دوامات مقتاطيسية تؤثّر على الإتصال اللاصلكي والقوة المغناطيسية وقد ثؤدي أيضاأ إلى طرد السفن والطائرات العابرة في هذه المنطقة حيث تبحر وتطير خارج حدود العالم

الذي تعيش شيه!! ه تضير آشر تبناه مهندس الإلكترونيات الباحث "أو كايتكاوس براون" بقضى بأنه يتوفر في بعض مناطق الكرة الأرضية مخزون كبير من القوى المفناطيسية وعندها تحدث تغييرات في معدلات هذه القوي بصبورة مفاجئة محدثة هنزات مفتاطيسية وهنذا يقسر مسر الخلل المفاجئ في أجهزة الطائرات وإختلال توازنها وريما سقوطها وإغتقاحا في قاع المعيط

ه يعتقد أجون سينسر" الغبير في طرم اللضاء أن التفسير الوحيد والعقول لإختفاء السغن والطائرات على هذا النحو ويكامل أطقعها هو أن هناك قرة معينة مفايرة اقرامين الأرض مملت هذه السفن والطائرات ومحارت بها بعيداً عن كوكب الأرض ويضيف أن هذه القوة المركة قائمة على إستغلال النبذيات اللاسلكية في الهواء كمحرك لها وهذا يفسر سبب إختلال حركة الأجهزة واليوصلة وإنقطاع الإتصال في

السفن والطائرات العابرة. ه يرى عالم عارم البحار والمعطات "إيجال أو لدايدي أن تيار الظيج في هذه المنطقة يتميز بمركته السريعة وسلوكه الشاغب وكثيراً ما تهب رياح عنيفة مفاجئة وإنبغاعات شديدة للثيارات المائية قد تؤدى إلى الإختفاء وهو قول فيه بعض المسمة ولكن فيه الكثير مما يحتاج

 و برجع الباحث أ إبريك برستيل أن يكون مس الإختفاء هو تواد موجات عثيقة - ويصورة مفاجئة - تشبه حركة الد والجزر نتيجة حدوث مزة أرضية بقاع المحيط مما يؤدي إلى غطس السفينة للقاع في لمظات بعد إنجذابها لحركة هذه اللوجات ،

* بات بالقشل كل محاولات علماء وكالة الفضاء الإمريكية (ناسا) والأوروبية (إيسا) ولم يجد الباحثين عن اللغز حتى الآن طريق إليه ولا الباحثين في غموضه بليلاً عليه « بذكرنا "دوناك كيوهوى" في كتابه

Flying Saucer Conopiracy وترجمته باللغة العربية مؤامرة الأطباق الطائرة' بأنه في مهاية العقد الرابع من القرن العشرين (عام 1947) والمستوات التالية كانت هناك أنباء متلامقة موثرقة المسادر وبالتالى مرجحة الصحة ولكنها مثيرة وحطبرة عن رؤية أشياء غريبة غير محددة وغير معروفة أو معرفة تطير في السماء فوق هذه المنطقة في مواقع وإنجاهات مختلفة ويطلق عليها الأطباق الطائرة الفير معرفة ÜNITED ENTIFIED FLYING OBJECT ويرمز لها إختصاراً بـ UFO وثار حوالها العديد من التساؤلات وأجرى عليها العدود من الدراسات ولكن لم يستطيع أحد تحديد حقيقتها ويعتقد رونالد بوجود علاقة بين وجود هذو الأشياء وبان الإغتفاءات المتكروة

بل يؤكد أمها سبب الإختفاء . پنفق عالم الفضاء د چیساب مع رونالد كيوهوى حيث يعتقدان هذه الأطباق الطائرة القير معرفة لها قيدرة على غلق مجالات مغناطيسية قرية جداً - بصقة مؤقنة بمكنها من النقاط السان والطائرات التي تقترب من موالها المناطيسي فتحملها إليها يتختقي إلى مكان أخر مجهول خارج حدود الأرض، ه يشير الباحث "تشارلز بير ليتير" إلى تصور غريب - قد يكون محتمالًا - بأن هناك لِحتمال تواجد عضارة أو حصارات مازاك مستمرة ثحت مياه المحيطات إختفت منذ قديم الزمان عد أن غطتها المياه وإنها - العضارات - لها القدرة على الإستمرار شبت سطح أثاء وهم يرسدوننا بيزما لا تحس نحن يرجودهم اا ويقول تأكيداً لتصوره أنه تم في السنوات الماغسة إكتشاف مجموعة من الأبنية الضخمة في قاح المبط عند منطقة جزر باهاما بالقرب

من بيميني مما يدل على تواجد العضارة والعمران قبها مئذ آلاف لأستين ... ولنا ملاحظة!

تنقى في النهاية حقبقة مؤكدة هي كما يقرل نكتور أيمن أبو الروس في كتابه " مثلث برمودا .. مثلث الرعب والكوارث أنه لم يستطع أحد - حتى الأن - أن يفسر بشكل مؤكد سر هذه الإختفاءات ويخطر على بالي عيارة الكائب الملحد المعروف برتراندراسل (1872-1872) حينما قال : كم من الأشياء تمكتنا أن نقول عنها أننا نعرفها ثم أي قدر من العرفة يقيني وأي قدر منها مشتبه به

بن الإنسان يعرف بدقة تفاصيل ما هو موجود على سطح الأرش من جبال ومنعارى ويحار ولكنه لا يمرف بدقة ما هن مهمود في أعماقها وما أكثر ما بجهله الإنسان وما أقل ما يطعه غالله سبحانه وتعالى هو وهده الذي يعلم الأمر كل الأمر إنسجاماً مع النص القرآني وغنيده مفاتية الغيب لا يعلمها الا هو ويعلم ما

فق البر والباتل: (الأنعام 59)

وما إوتبتر من العلم إلا قليلا. (الإسراء 85) صدق الله العظيم

التي تحدث مها في مثلث برمودا رغم إختلاف المُوقِع الجعر في للمنطقتي. ولقد إختفت في بداية العقدِ الضامس من القرن المشرين (1950 – 1954) 9 سافن حديثة بأطقمها وشحناتها !! وقامت السلطات



ً مصرتفوزفى إنتخابات مجلس المنظمة البحرية الدولية

قارت مصر في إنتفاباتٍ مجلس النظمة البحرية النولية IMO حيث جات في الترتيب الثاني وحصلت على 116 منويًا من إجمالي عند أصنوات الدول الأعضاء في المنظمة والبالغ عديها 141 دولة ويذلك تحققظ مصر بمقعدها الدائم بالمنظمة الأهميتها كلولة رائدة بالمنظمة العربية وإفريقيا ، كما إحتلت سنغافورة المركر الأول بعد 121 مسهتاً. وهي المرة الأولى منذ أكثر من 10 سنوات التي تحميل فيها مصر على هذا الركز وهذا العدد من الأصوات.

~ وتحرص المجلة على إلقه الضوء على الكلمة التي ألقاها اللواء/ شيرين حسن في إجتماع الدورة 42 للمنظمة البحرية الدواية IMO حيث كان لها أثر كبير في تحقيق هذا الإنجاز جاء فيها ه مصر من أوائل الدول التي حرصت على المساهمة في إنشاء المنظمة البحرية الدولية، حيث إنضمت إلى عضويتها في مارس 1958 وكانت الدولة رقم (11) وتحرص على المشاركة الفِعالة في إجتماعات المجلس منذ عضويتها عام 1977، إن جمهورية مصر العربية تسعى دائماً الواكبة التطورات والمتغيرات على الساحة النوأية وتعمل جاهدة على تتفيذ توجيهات المنظمة البحرية النواية وما تصدره من إنفاقيات وتوصيات، وفي هذا الإطار فإنني أو. أن أعرض على حضراتكم بإيجاز أهم ما حققته

بلادي من إنجارات خلال الفترة الأخيرة في مجال النقل البحري: وه في مجال تأمين وسلامة حركة الملاحة البحرية:

1- تم إيشاء (8) معطات SAR-VTS في البحر الأحمر والمتوسط ومدخل خليج العقبة وجارى إستكمال عدد من محطات AIS مصرية التصميم لتأمين شرق المتوسط وتأمين حركة السعن التجارية والسياهية والبحوت وباقلات البترول والغاز الميوية العالم والوروبا والتى يزيد عدد من يبحر منها حول مياهنا عن 23 ألف سفينة/ منة،

2- الإشتراك مم كل من النميبا وإيطالها عام 1986 بإلتراح مسودة إتفاقية منم أعمال القرصنة والسطو السلح شد السفن والتي إنتهت بمؤتمر ريما 88 الذي إنتهي إلى إتفاقية SUA.

هه في مجال الشَّاء والطوير المواني البحرية :

خلال الفترة من 2002 إلى 2005 إفتتحت مصر عدد (3) موانئ رئيسية جديدة:

 شرق بورسعيد للبحر المتوسط وأوروبا والعالم. - السخنة للبحر الأحمر ودول أفريقيا

ميناء إدكو أول ميناء متخصص الغاز الطبيعي.

وه في مجال حماية البيئة البحرية ،

ينشاء مركز أواجهة الطواري في قطاع النقل الدجري بالإضافة إلى عضوية مصر بالـ REMPEC وه في مَجَالُ التَّعَاوِنُ مع الهَيِئَاتَ الإقليمِية الْعَلَيْة في مَجَالِ النَّقَلُ الْبِعريَّ.

إنشاء بنك معلومات القطَّاع النقل البحري، كما تم توأمة هيئة السلامة البحرية المسرية مع هيئة سلامة مماثلة أوروبية أرفع مستوى PSC



تقدمت مصر بورقة عمل لمكافحة القرصينة البحرية في المياه الدولية، وذلك خَالِل المؤمِّر الدولي للمثقلمة البحرية العائبة الذي بدأ أعماله أمس في لندن، وتدعن الزرقة إلى إقامة مركز إقليمي بمرى عربي - أفريقي، يتم من خلاله تداول الماومات عن أي أنشطة القرصنة البحرية. ومبرح اللواء شيرين هسن وكيل أول وزارة النقل ورئس وقد مصري في آلؤتمر بأنّ آلنظمة كانت قد طلبت من مصر أغيراً بصطفها أحد الأعضاء الدائمين إستخدام نقوذها كنولة رائدة بالشرق الأوسط والمنطقة العربية لعث الدول الأعضاء لتقديم مقترحات بناءة لمكافحة أعمال القرهبية البحرية في المياه الدراية خاصة قبالة السواحل الصومالية وذلكم عقب تعرض العديد من مراكب السياح لأعمال القرصنة من جانب جماعات مسلحة،

وقد طلب الدكثور عصام شرف وزير النقل بصرعة الإستجابة لطلبات المنظمة والتنسيق والتشاور مع مجموعة الدول العربية والإفريقية لإعداد ورقة عمل مصرية في هذا الشأن، كما طلب أن يتمثَّل الصنومال في مؤتمر المُنظمة الذي بدأ أعماله أمس، وكذلك العمل على ضنم جميع المُعاغِير والأبحاث والقرارات التي إنتهي إليها مؤتمر عبنماء الذي عقد في إيريل الماضي وتم خلاله تداول هذه القضية التي دعت إلى إقامة مركز إقليمي بحرى إفريقي يتم من شلاله تداول المعلومات عن أية أنشطة للقرصنة البحرية.

وإستعرض المؤتمر خلال جلساته الأولى التوصيات الدواية المتعلقة بالمعاهدات والإثفاقيات في

مجالات الذقل البحرىء وكذلك للوازنة العامة للمتطمة وإجتمع المبغير جهاد ماصى سفير عصر في إنجلترا بأعضاء الوفد المصرى الذي يضم الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى واللواء حسين الهرميل رئيس هيئة السلامة البحرية والربان عماد إسلام نائب رئيس الأكانيمية حيث تم إستعراض الإستعدادات والإجراءات ألتى إتخلتها مصر لإعادة إنتخابها كعضو







للهام/شيرين حسن وه في مجال التعليم والتنريب البحري،

1- تابغر مصر بوجود الأكاديمية العربية للعلوم والتكنواوجها والنقل البحري على أرضها منذ نشأتها

عام 1972 كمشروع دسته الأمم المتحدة و IMO 2- تفرج من الأكابيمية منذ نشأتها عام 1972 اكثر من 100.000 مندرب في كافة المستويات والدورات القصيرة والطويلة.

ەەمساھمات مصرمع IMO خارج حدودھا،

1- في عام 2005 تبرعت مصدر بعبلغ 30.000 دولار، 50.000 دولار لبرنامج تدريب المراجعين الفارجي ÄUDITOR SCHEME من خلال أعمال لجنة التقنية وبدأت أعمال التدريب للمراجعين المسريع والعرب والتوسطين

2- في عام 2003 أعطت مصر إهتماماً بالغاً لمفهوم الأمن اليحرى الذي تثبناه IMO وبسهمت لمستدوق الأمن اليجري بها بمبلغ 150.000 دولار أمريكي، وإستكملت منظومة -IMO COM POUND وأنشأت معهد الأمن البحري الإقليمي ومقرأ لذكرة التفاهم لموقعة بالتعاون مع IMO 3- مصر مقر مذكرة التقاهم ادول البحر المترسط MED MOU

4- مصر مقر الأكاديمية العربية العلوم والتكتواوچيا والنقل البحرى ومقر الجامعة العربية التي هينت الأكاديمية كتقطة تتمسيق للأراء العربية في IMO

5- قيمت مصر لدول الكوميسا 61 منحة دراسية في الماهد البحرية المسرية والإشعاد الأفريقي 61 متعة براسية

6- سامَمت الأكاديمية في بناء معاهد بحرية بكل من كون دياوار - غانا - بنجلاديش، وقدمت مؤخراً 6 منح براسبة للبول الأفريقية.

بعد فورها في الجاس التنفيذي مصر تعرض استضافة أحد مؤتمرات النظمة البحرية العالية

عرضت مصر إستضافة أحد مؤتمرات المنظمة البحرية العالمية في القاهرة والتي ستعقِد خارج التدل لأول مرة على مدى العامين القادمين، بأثى ذلك بعد أن حققت مصر أول أمس قوراً ساحقاً بحصولها على المركز الثاني بعد سنفاقورة بين الدول المنتجة في المجلس التنفيذي للمنظمة البحرية العالمية

وكان الدكتور عصام شرف وزير النقل قد كلف اللواء بحري شيرين حسن رئيس ولد مصر بعرض رغبة مصر في إستضافة أحد مؤتمرات المنظمة والتي ستعك خارج للنن لأول مرة، وصدح اللواء شيرين حسن بأن مصدر أوشبحت خلال المؤتمر أن قرارات هذه المنظمة تؤثر في العديد من الأنشطة البشرية وايس فقط في صناعة النقل البحرى وإنها أصبحت منظمة ذات تأثير بتجاوز قطاع النقل البحرى والسفن، بل يمتد إلى تسهيل التجارة بين الدول عن طريق المواني (PAL) وأن قرارات المنظمة تؤثر في أكثر من 100 نشاط بشرى، وأن الدول التي قطنت لساهمات صفاعة النقل البحرى في إقتصادها القومي سبقت غيرها من الدول إقتصادياً، وأغماف أن مزارات المنظمة البحرية تؤثر في السياحة البحرية ونقل البترول والبيئة وعمناعة البترول والغاز البحرية وصناعة بناء وإصلاح السفن وأسلوب التعليم والتدريب والسلامة حتى أن بعض قرارات للنظمة أمسح لها طلبع سياسي وتحتاج لمؤتمرات دبلوماسية عالمية لإنجاحها مثل قرارات مكافحة الإرهاب البحري، وأشار إلى أن المنظمة تموات من منظمة إستشارية في السنينات والسبعينات إلى منظمة فاعلة ومؤثرة في صناعة النقل البحرى كلها وهناك إتجاه ينمو داخلها لكي تصبح لها قرارات سياسية على الأقل فيما يخص البحر والنقل البحرى، وصرح الدكتور جمال مغتار رئيس الأكاميمية العربية قعلهم والتكتولوجيا والنقن البحرى بأن النجاح الذى حققته مصر يرجع إلى دورها الرائد بالمنطقة العربية والأفريقية.

دائم بالنظمة.



Barwil



SERVING ALL DIVER THE WORLD

中

中海集装箱运输有限公司 CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO. LTD.



UtorW7

BUILCON

NAVIGATION MARITIME







OFT NORSKE VERITAS









Barwil

office:

... A yencles S.A.E.

ton de.

e-mail: barwil alexandria@barwil.com Internet: www.barwil.com

الملتقر البحر العربير الأول التعاون التقنير ... المنتقر البحرية المولية «عمر جديد» (الله المولية «عمر جديد» (المُثَانِّةُ المولية «عمر جديد»



لقعت رعاية معالى التكتور/ عمرو موسى الأمين العام لجامعة الدول العربية إفقتح الدكتور الهندس/ عصام شرق وزير النقل المصرى، يحضور كل من معالى الوزير المقال المسلم مثل الأمانية العامة الجامعة الدول العربية ، معالى الأمنية (معمد العصف على المسلم) حاتم ابو شعبان مستشار الفوتون المجانية المسلم الموقوق وزير النقل الميني المهانية المعانية والمعانية المعانية المعانية والمعانية المعانية المعانية والمعانية المعانية المعا

ويناقش النوجهات الجديدة للمنظمة البحرية الدولية بإنتقالها من القيام بوضع العابير والمستويات القياسية إلى رقابة الالتزام بتنفيد تلك المايير

ألقى كلمة الإفتتاح الريان/ عماد إسلام رئيس اللجنة النظمة والتن جاء فيها أنه إفتتاح جليل المتمر في مسبوق في الإجتماعات «الإلليمية والدولية الرسمية من حيث الأهمية والفائدة. وشكر جهد الأكابيمية بإعتبارها جهة متضمت تدمم العمل العربي المشترك والتحاون الجبري، من خلال مشاريع مختلفة

تتبناها الأكاديمية مطبأ وإقليميا ودوليا..

يقالا من خلال الشاريع المقالة على مسترى العرل العربية والبدر من المستقبل والتقالع إلى المسترى العربية المناوية عبد المستوى المستقبل والتقالع إلى المستوى المس

وقد أشار د/ جمال مختار إلى تطور نشاطات الأكاديمية وأجهازاتها المتالة وإنشائها حجم النظمة البحرة الواية فارجهة متطابات العمل الجديدة، وعقدها العديد من مذكرات التفاهم للتعاون مم النظمة البحرية الوايلة في مجال وشعم



تابع الملتقى البحرى العربى الأول للتعاون التقنى



والتكريم الثانى كان لأكفأ الأساطيل البحرية وكان من نصيب الملكة العربية السعوبية وتسلمها الأستاذ/ نعم بن اراهيم التعم «مديد عام مشا»

عن العليب المصل المحروب الصحوب المساوية المساء الدمام ورئيس إتحاد الموانئ البحرية العربية. الموانئ البحرية العربية.

النواس البحري العربية. وتم إختيار (السقينة المصرية الأميرة Princess) الحصول على جائزة سفينة العرب لعام 2005 وهي سفينة مملوكة لشركة بيراميدز الملاحة ورئيس مجلس إدارتها الربان محمود حددي.

وربيس مجنس إدارتها الربان محقول حقدي. بعد إنتهاء مراسم الجلسة الإفتتاحية انتقل الحضور إلى جولة في الأكانيمية العربية.

وقال كلماء التدائرة حيث تكم السيد يدليد ابوارزة مدير قسم التعاون التشي بالنظمة البحرية الدولية عن تطور للفطة MO الودر البارز التقلق التعاون ا

شرحاً واقياً حول تمويل برنامج التعاون الفنى لنظمة IMO. كما تصدن الهذس عبد الهميد القسس مدير عام النقل البرى والبحرى بلبنان عن رقابة دولة الميداء وتكامله مع نظام رقابة دولة العلم من خلال التحدية اللبنانية (الانحيات) بدالرائي المستقلمة).

التجرية القنائية (الإنجازات والرؤى المستقبلية). كم تحدث أيضًا السيد لينق فاسالق مدير الإدارة البحرية بمالطا والريان هانز روس خبير النظمة البحرية الدولية .

فامر روس عبير المتعدة الإخرية النوية ؟ الموانى والإنفاقيات الدولية بالمانيا والربان هشام وصفى وسعادة الأستأذ جان لويس بسويل المدير العام للشئون البحرية بفرنسا المعايير القياسية ومتابعة تنفيذها والإنتقال من مجرد هيئة إستشارية إلى المتابعة Monitoring بأن تطلب الدول إختياريا بأن تخضع التفتيش والمتابعة وإصدار التقارير التي تنشر فيما بعد على شبكة الإنترنت.

وإن الكاليمية لها سبق الإبتكار في الإتصاد الدولي والأوليميياد الدوية والمعلمة كما وأن الكاليمية لها سبق الإليميياد الطالمة بالكاليمية. وقد تام الوزراء العرب بتكريم شخصية العرب لهذا العام وكانت كالاتن:-جمهورية مصر العربية: ويذار/ محمد تامر مسعق

الملكة الأردنية الهاشمية: دكتور/ مصطفى أمين مسأد الجمهورية اللبنانية. مهندس/ عبد الحفيظ القيسى

وزارة النقل نقود الجهود لتشجيع التبادل التجاري مع دول الكوميسا بدء الإجراءات التأسيسية لتدشين خط ملاحي منتظم بين دول شرق أفريقيا

يدات لهذا النقل البحرى بنظمة الكهيسا في إنقدا الفطرات التنفيذة إلاشاء غط علامي منتقط بين مصر بوبل شرق أنريها تنفيذا الرار مجاس بزراء نقل الكهيسا الذي إنقد بخبرم المسخ مي سبعبر الناصي. وقد بنات باإستخدية (2005/12/17 إكمانات مصوبة العلى اللغة الكفة بوضع دراسات الجدي (الفية والشفيلية لشركة الكهيسا لقتل البحري بعشاركة مصر والسوبان برناصيا

وكينيا والبوبيا وسكرتارية الكوبيسا. وصرح السيد اللواء/ شيوين حسن محمود رئيس قطاع النقل البحرى المسرى الذي رأس الجاسة الإفتتامية لهذه الإجتماعات التي تستهدف وضي خطوات تتفيدة لإنشاء القط الملاحي ووضع مواعيد زمنية محددة لدخول الخط إلى الخدمة.

بالد تم إختيار السيار مصطفى الأحول نهس مطهس إدارة شركة تراسادر ونيساً الطبقة ومن الدراسات اللغة الله الطبقة من الدراسات اللغة العالم تحدد نهمة المشاهدة عن الدراسات اللغة العالم المشاهدة عن الدراسات اللغة العالمية المشاهدة فيها والرافعة المطلبة وكذاك ونيمة النظام الأساسية لما يقدل المساهدة فيها والرافعة بالمساهدة فيها المساهدة فيها والرافعة بدرات المساهدة عنها المساهدة فيها والرافعة بدرات المساهدة عنها المساهدة فيها والرافعة بدرات المساهدة فيها والرافعة بدرات المساهدة فيها والرافعة بدرات المساهدة عام 2007 سواء بشراء مسل جديدة أن تجميع أسطول، متال بالمساول تقديم ممان المساول المساول المساولة المساولة

ماكد الأستاذ/ مصطفى الأجول أن شركة النقل البحري ستقود مصدري يعستورك الشفائة في أفريقيا للإستقادة من 20 بروتوكيل مؤلم في إطار الكوبيسا ريشمل الأسواق المجمعة الماسلات الزراعية والقطن والمنسوجات والقهرة وشركة التأمين والادرية يؤيدواً.

وسوف تقود الشركة أيضاً العامليّ في مجال التجارة الخارجيّة من الإستفادة من القدمات التمويليّة التي يقدمها بنك التنمية الإفريقي وشركة تبادل الإعتمادات. المستندية بين الدول الأفروقية بنظام سويفت.

المستندية بين الدول الأفريقية بثقام سويفت. وأكد رئيس قطاع النقل البحري أن الإجتماعات التي بدأت أمس يتنتهي اليوم

إستهدف في الأساس تقليم أجهاز ملموس يشعر به المواطنون ورجال الأصال في دول الكوبيسا على الكلمات الإنشائية وكما تتكس إحمار الحكومة المصرية وحكومات الكوبيسا على تحقيق المال فعيد القارة والإستهاية الطعالة خالس رجال الأصال يتولير وسائل النقل بين مصر دورل القارة.

رجال الأعمال بتوفير وسائل النقل بين مصر ودول القارة. وقد ساهمت كل من كينيا وإثيبيا، وزامبيا بمنخلاتها ومقترحاتها في المناقشات الفنية بِين غبراء النقل البحري في الكوميسا.

لتصل السيد السكرتير العام المنظمة البحرية العالمية طيفونها بالقراء شيرين حسن محمود رئيس قطاع الغال المجري وطاب حضوره لعرض وجهة نظر محمور بدان إنجازكات سنا نقل الغار الطبيعي ومستويات التعريب والتأميل ليمارتها والعاملين غي المهام المبحرية في مفصات العال المجرية في مؤشرًا

يعقد في العدن مر خابة عالم 2006. علف مصر قد القدت سابقاً بعشرع أضافي تحديلات على بعض الماهدات والإنتقائيات الدولية لتوائم مع مقاليات الأدن والسلامة العالمية المصاح اللغ[أ] وبسل الغاز ويسهيلات موافي تصدير وإستقبال الغاز ولقي التشرح المدرق ترحيب من النظمة.

ي التكوير جمال مختان قد دعا إلى تحديث وتحديد معتويات مناهج قدريه إلى التكوير جمال مختان قد دعا إلى تحديث وتحديد التخاص مصادر بحديث إلى المناعة التي تبتم يها مصر عبداً وتقوله عصادر بحديث أن يراهن طبيع المناعة و المتزايد المناطقة المتزايد المناطقة المتزايد المناطقة المتزايد المناطقة المناطقة المتزايد المناطقة المناطقة

المبيعى في المحام. خاصة أن بعض الدول العربية قد وضعت مخططات لشراء أكثر من 72 سفية نقل غاز.

أمر السيد الدكتور/ حمام شرف وزير النقل بالتنسيق بين قطاع النقل البحرى والأكابيمية العربية للعلمي والتكنوليويا والنقل البحري لأخبار الدكتور محمد فرطني نائب رئيس الأكابيمية والمسئول عن مجمع المحاكبات ومعهد الغاز الطبيعي البحري لتمثيل اللواء/ شيرين حمس في هذا المؤتمر





تے اسے سے ت

انشطة الشركة:

شحل وتفريغ

مراولة احمال الشحن والتتريخ تسحن البسائ العامة والعبارات

خدمت تشغيل ساحاتك

مراوقة أحمال قداران الخاويات والانتشطاة المرتبطة بها من احمال التجمهيل والتعشيق والتستيث والنشل والتشفيت بالساحات للكسيافة أنسيواخ الحسياويات السادادة والسيسادرة:

خدمت الحاويات

- وتعدمة نظافة وصيالة واصلاح الحاوبات العادية
- وخدمة سيانة وإصلاح الحساويات المسبردة
- ر كساماة اخسيار ما قبل الوحلة للجاوليات بميردة (٢٦١)
- حدمة تشـــوبن الحـــاوبات الســـارعة



www.ship-crew.com

۸ شــارع محمـد رحـد (اتحــاد مـــلاك الســـتان) خلف فندق ميركرري. -ــابا باشا - الإسـكندريـــة عليفـــون ۲۱۵۸۵۲۰۱۸، تايفــون/فــاكس ۸۵۲۵۲۸، ۲۰) ص.م ۲۲۰ سيدي جــابر - الإســــكندرية

نشات النهي يكتب حقا إنه "فكر جديد" موم مالة موم مالة موم موالدين المراكة موالدين المراكة موالدين المراكة موالدين المراكة المر

الجزب الوطنى يحتاج إلى قرار إزالة.
 > كنوية الفكر الجنيد وبرئان للستقبل.
 > كراهية الشعب فيث العزب فاقت كل التوقعات.

الفساد .. الفشل .. التروير .. الكراهية .. ذلك هو العرب الوطلي الديمة راطي قضايا فساد لا تخطر على بال الشياطين .. شش ذريع لم تشهد دولة على مستوى العالم . تزوير فاضح مفضوح تخجل من يجاحله البقايا .

> على إختلاف توجهاته وأطياقنة الجعيع إنفق على شير: واحد هو (رقض هذ، المزب) لقد فثبل الصرب رغم كل الأدوات التي يملكها سواء أدوات مشروعة أو مغتصبة، لقد فشل بالمكومة وفشس من المكومة وفشل مع لمكومة، ألست حكومة الحزب؟ إنها فيما بيدو حكومة للحزب وهو حزياً للحكومة ورجال الأعمال المستفيدين من الأوضاع الراهنة؛ لذلك فهر أبدأ ثم بكن حزباً للشعب وأن يكون، كنت أعيش وأتعايش مع الإنتفابات السابقة ورأيت وسمعت ما لا يصبح نشره من بلطجة وتزوير واستغلال بفوذ .. كان الظلم هو العنوان الرئيسي وكان الشعب هو الضحية وكانت المرية المزعومة هي الأكذوبة الكبرى، رأيت بأم عيمى كيف ينتصر الباطل وكيف ينجح الفاسد، لكن عزائي أن الشعب رغم حالة فقدان الوعي الذي تنتابه كان شاهدا على الكارثة ومطلعاً على تفاصيل المأساة لحظة بلعظة، إن نواب الشعب المقيقيين لم يذهبوا تحت القبة ولم يذهبوا ما دام هناك "قلم" و"قالمة" و"قالمات إن رجال المزب الوطني أسن دعاية له، إنه منب بلا كوادر خلاقة ولا مبدعة ولا مخلصة إنهم مجموعة من المرتزقة والطيالين بلا أجندة ولا أقكار ولا برذمج، لا يوجد شئ إسمه الإنتماء، إن المصالح الشخصية الرخيصة والضبيقة هي البرنامج وهي الطموحات الكبرى وليذهب الوطن إلى الهديم، الصرب يعيش حالة فوضى من الداخل وحالة عدم إحترام من الشارج، رجال المزب يماريون معضهم البعض لا من أجل مبدأ ولا عقيدة وإنما من أجل المسالم الشخصية، إنهار بعض النواب وغرجوا مبكراً من سباق الإنتحاب رغم شعبيتهم الجارفة ورغم نجاههم من الدروة السابقة باكتساح - وكان السبب الرئيسي

لذلك كانت "الكراهية" كراهية الشارع الممرى

الوطنى وجاءوا مرشمين بإسمه فكان رأي الشعب بضرورة إسقاط كل من يرفع راية هذا المرب الفاشل الفاسد النزور أمرف نواباً كثيرين شريوا من هذا الكِأس المرير - كأس العرب المسموم أعرف ناساً رشح أول مرة مستقل وصنار نائباً فأجتاره المزب في الدورة التالية ضعرج مهروما بقرار الشعب فيخل لانتخابات التالية مستقلأ فصار نائبا فإحتاره العزب في الإنتخاءات التالية فخرج مهزوماً بقرار الشعب .. إنه الدكتور طلعت عند القرى وكيل لجنة الصحة السابق الذي يقول دخلت الإنشمايات 4 مرات مرتين كتب فيهما مستقلأ ونصعت ومرتبئ كتب فيهما حزب وطنى وقشلت !! هَلَ العيبِ فِي شَخْصِي أُمْ فِي الجماهير أم في المزب الذي أختارني وصرت مرشحاً بإسمه!!

هو أن هؤلاء الشواب رفعوا راية الصرب

وكان لي مسيق اخر من نواب البحيرة نجع في الدورة المُشبخ بالاتساح وكان مسقلا وإخذات مسقلا وإخذات المستخدمة والمستخدمة والمستخدمة والمستخدمة المستخدمة المستخد

لعرب ألويش, مشكله أنه ردز المدار المسلم وباللبل فرع منا البريال للمترم بن السباق لا يسلم وباللبل فرع منا السباق للنب مين لاك مردم المدار الويش وساله الكيار في المدار بعد التاتيم للمبعد المال والمسلم المبارك على المبارك على المبارك على المبارك على المبارك المبارك على المبارك ال

أعتقد أن دور المزب البطني يجب أن يتوقف عند هذا الحد ويتم البحث عن إنشاء وتكوين

يل. المنح حديد مكوام جدياً الدائل جنياً يافق عمل جديد، ويشرط الا يكون الذنها من إيداء لهذا السياسات بل تكون الكوام

مآلية عمل جيدية، ويشرط ألا بكون قادتها من أبناء لهنة السياسات بل تكون الكوادر من أبناء مصر بطولها وعرضها.. إن أبناء مصر الخلصين كثيرين ولكن يحتاجون إلى مداخ ملائم ونظيف وصحرر للعمل والإجادة، إننى وللأسف الشديد عضوأ بالحزب الوطنيء حاولت الشاركة البناءة أكثر من مرة لكن عوامل الطرد كانت أقوى بكثير من عوامل المذب، الجهلة والرتزقة والعاطلين هم الكوادر وهم القيادات لذلك أبتعد الشياب وهريت القيادات المقيقية المعترمة من الساحة إننى أتشرف أن أعلن أننى لم أمد عضواً في هذا المرب الفاسد الفاشل للرور، لقد أمبيعت على يقين أن أمثالي من عشاق هذا الوطن لا مكان لهم تحت سقف حزب قابته منقوت الشريف وكمال الشاذلي وذكريا عرمي ومحمد كمال ومن علي مشاكلتهم، إن الشعب أصبيب بالإحباط وأنا واحد من هذا الشعب أشمر بالإختناق والبأس، أكاد أنقجر غضباً وكمداً ، لكن اولا بصيص من إيمان في القلب وطاقة نور تلوح في الأفق وسط تلك الإخفاقات لكتت الآن في خبر كان ، إنني أعشق مصر وتراب مصر .. وأعشق العرية المثولة .. أكره القوضى والقساد آبحث عن مشاركة سياسية فعالة، أتمنى أن أكون عنصر بناطً فعالاً في وطنى يحثاج كل جهد مخلص ولكن كيف السبيل والوطن مصاب بجلطات متعددة حصلت شرابينه مسدودة والدماء متجمدة إننى أدعو أبناء مصر للخلصين ، إلى تكوين حزب مصرى شعبى يضم أبشاء مصر للخاصين

يصارس السياسة في النور ، ويقضى علي

حالة الفراغ الحزبي المهجودة، ويبعث الأمل في

النفوس المبطة ، إنا منتظرون،

أن أمثالي من عشائل هذا الدول بالنصبة لها بعدما إكتسبت مزيداً م تحت سلف حذيه الله عند الإحترام عليما أصبيست إلىه السلام على المثالية ودكورا عرض في العالم كله وليس في النطقة ققط. على مشاكلتهم، إن الشعب تائير واحد من هذا الشعب الله الكاد النعد نفسا الله الله النعد نفسائلية ألف نشية الله الكاد النعد نفسا الله النعد نفسائلية ألف نشية

يقيم خيراء الإصلام في الدول الأعشاء بالإثماء الأمريقي بإعشاء لاتري حول تمواون تقليد بالمراح الأسروسية والمرسوسية عبال التأسمة بإنشاء لمثناة فضائحة والمربقية في مبالي الأقسار العشارة المساورة القسار المساورة للصحيح الماشية في بياوي المأسى بمنيئة سرن الليبية، ومصنم تقديم يميئة المرباء إلى هذة الإنساء الجاوزي ويضور المرباء المساورة الماشية المساورة والمؤسلة المرباء المساورة والمؤسلة المساورة المساورة المساورة المساورة خيراء الإمارة الأوافق ومشارية خيراء الإمارة الأوافق ومشار للناسية المناسة المساورة ال

محطات وأخبار خبرعاجل

قامت شركة إيفر جرين وكوسكو وهاباج لويد ببدء الخدمة على الفط الجنيد من الصين إلى ميناء السخنة بواقع رحلة

واحدة أسبوعياً بحجم 2700 حاوية

المعونة الأمريكية لمصر

صدرح فرانسيس ريكاردوني السفير

الأمريكي بالقاهرة ببأن مصر مأزالت

أكبر مقلق المعونة الأمريكية، وأن العام

الجاري يتضمن معونات غير عسكرية

تصل إلى تصفح مليار دولار منها 200

مليون دولار تقدأء والباقى سلع ومعونات

وبرامج، وأشار السفير إلى تأبيد أمريكا

لبرنامج مبارق الضامن بإيجاد 4.5

مليون وظيفة جديدة خلال السغوات

القمس القادمة، وأشار إلى أهمية برنامج

الإصلاح السياسي المصري لأنه يتواكب

مع برنامج الإصملاح الإقتصادي، وأن

الإدارة الأمريكية تتعتبر مصر من أهم

للناخرة الواحدة

التجارة الصينية بالأرقام

وصلت قيمة التجارة العينية الضاربية في الأشهر الطحرة الأولى من العام اللعمن إلى 1.68 من الرياض لا يركز بولياشة شراك 26.4 من نفس القرة من عام 2004م، وإن الصادرات بسنية 2.11.18 سبي بيان 25.61 مباير دولار وكانت نسبة زيادة الواردات 1.56.6 لانفية 25.4 مباير دولار مما أدى إلى دوبود فائض في الجزان التجارئ فيد 24.4 مباير دولار. قد بلنت التحادة التبادلة في نشر 24.4 القرة عن المسادرات والإنسان الأدوروس

رَقَدُ بِلغت التَّجَارِة التَّبَادَالُهُ فَمْ نَفْسَ الفَتَرَة بِينَ الصَّبِينَ والإتحاد الأوروسي 176.3 مليار دولار، وبينها ووين الولايات المتحدة 172.3 مليار دولار، وبينها وبين اليابان 150 مليار دولار.

إنخفاض الطلب على بناء السفن

تتوقع شركة ميونداى المستاعات الثقيلة – التى تعقير أكبر شركة البناء السفن فى العالم - إنطقافن الطلب على بناء السفى محوالى الثقث – وباله بسبب الطفرة التى شهدما الطلب على السفن فى القترة من 2003 إلى 2005 مـــا أدى إلى تباطؤ ندى حجم البضائح المقاولة بحراً ، وبالقالى مام شركات الشجرن البحرى التراجع من طلب منفى جديدة

وقد صرح " بونج دايك" ذائب رئيس الشركة بلك من المتوقع أن تفوز الشركة بطلبات تصل قيمتها إلى 8.3 مليار دولار بالرغم من إنفقاض الطلبات إلى 5.7 مليار دولار العام الجارى تتيجة لتراجع الطلب على سفن العاويات عام 2006 الجارى.

فوضتني النقابة العامة للنقل البحري في بمثيلها وحضور ثجنة تعديل القوانين البحرية أو القوانين ذات الصلة بقانون التجارة البحرية رقم 8/1990، وهي لجنة - مازالت قائمة - دعت لها وتنظمها - الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية. وحضرت أولى جلساتها قبل شهر رمضان الماضي بما يقرب من أسبوعين. ودارت المناقشات حول موضوعات كثيرة مثارة في هذه القوائن: مثل مشكلات تطبيق عقود عمل البحارة مع ملاك مصريين نسفن حاملة الأعلام الأجنبية المتساهلة، ومسألة قانون تسجيل السفن وإشهارها والغلو في الرسوم: ومسألة قيد عدم بيع السفن رافعة العلم الصرى الا بموافقة الوزير ... الخ.

> وقد تقرر في ذات الجلسة التي كان يرأسها السيد رئيس الهيئة والتي حضرها ممثلون من عدة جهات معينة بالنقل البحري كغرفة الملاحة ويعض شركات الملاحة وأكاديمية النقل اليمري وأخرين - بأن تكون الجلسة القارمة خاصة بمناقشة وتعديل فأفهر أسخهل ألسفور وإبداء اللحظات على مسودة مشروهين للقانون مقدم من الهيئة ذاتها عن طريق بعض أعضاء إدارتي الشئون القانونية والتفتيش البحرى، ويعد إنتهاء شهر رمضان الكريم؛ إتصل بنا الأستاذ ماجد متوخية المحامى بالهيئة، وأخطرنا بميعاد الجلسة القادمة، وقلت له بأننى بصند إعداد وإرسال إقتراح لرئيس الهيئة؛ لمرضبه على السادة المصور في الطسة القادمة وبالفعل قمت بررسال هذا الفاكس المتضمن إقتراحي: وهبي خاص بضرورة وشم وإنشاء سجل خاص بالملاك المصريين لسفن راقعة الأعلام السهلة، ليسرا بإعتبارهم ملاكأ وإنما بإعتبارهم مجهزون لهجه المغن وينطق نشاطهم من المواشى المصرية، ومركز الإدارة الرئيسي لهذا النشاط تكون مصر. وقد قلت في مذكرتنا المرسلة للسيد رئيس الهيئة بأن موضوع الإقتراح لا يفالف القانون المدولي ولا قانون التجارة البحري، وذلك حتى يوضع حد لمسألة إنعدام المستولية القانونية لهؤلاء الللاد الصريين تجاه الدولة وأقرادهاء حبئما تثعرض مصالح الركاب المعتمرين وأصحاب البضائع والبحارة للخطر؛ مع ضبياح أموال ومقوق وأنفس! بن تعرض هيبة مؤسسات الدولة ذاتها ثجاء مواطنيها والمجتمع ككل للإهتزاز وعدم الرضا؛ مثلما حدث في كارثة العبارة القبرصية "الصلام 95" بتاريخ 17/ 10/ 2005 والملوكة لمسرين، وهذه الكوارث البحرية التي إشتهرت بها مصر على مدار عشرين سنة مفيت، أصبحت تتكرر من حبن الأشرا ويصفة دورية، ويمعدل كارثة واحدة من العيار الثقيل كل سنتين ونصف تقريباً !! ويصيح "المصاروة" وحكومتهم مع هؤلاء الملاك المصريون لهذه النوعية من السفن عاملة أعلام لدولة مثملهلة و"مسهلة" - مادة مسلبة في الفضائبات والصحف والبجلات العالية؛ وخاصة

ملای وسی ترید، لکی تسد حاجة هذه المؤسسات الإعلامية لموضوعات وسواد أغسارية وتحقيقات جديدة تزيد من سخلها ورواجها (وإتفرج يا سالم). ثم تقوم الحكومة بعد كل كارثة وواصلتواء: القاوضة مع أصحاب الشركة المسرية المالكة لدفع تعويضنات لهؤلاء المتضررين الفلابة، وغالباً ما تفشل في مسعاها المشكور؛ لخضوع السفينة المنكوبة لقانون يولة العلم - هذا؛ إذا كان هناك قانون من أساسه، أو على أكثر تقدير؛ أو إذا كان هناك في الأساس دولة العلم (المرفوف) موجودة على الخريطة، وأنا أقصد وأعنى الدولة القانونية، بالمهوم الذي تحدث منه المرسوم الدكتور موض المراشيخ القضاة ورئيس المكمة الدستورية العليا الأسبق، سواء تلك التي وردت في أحكامه المظيمة أو في محاضراته القيمة، ومنها محاضرته الرائعة أمام أعضاء أألامعية البدرية المصرية عام 1997 !!. وايضاً هذا إذا لم تكن هذه السفينة المسابة بالزكام القاتل "أنفلوفزا كوأرث ألسفر مسجلة في أكثر من دولة، مثلها مثل اللمبوص الذين يحملون أكثر من بطاقة أو جواز سفر ومدون فيهما عدة وظائف أو مهن ١١، وتقوم هذه السفينة بتغيير علمها وجنسيتها يوويا جسب أحوال من تعاملهم وترعهم وقيمتهم ودرجة الرقابة غى مصر .. سواء كانت جادة أم متساهلة مثل دول أعلام سقن الربالة التي يملكونها ، بعد أن يتخلص منها أسيادهم في الدول المترمة، وفي الصيف قبل اللَّاسَي حصل مع سفينة يونانية بمعولة 70000 طن ، كان ممجوز عليها عدة حجوزات لأكثر من جهة بأوامر قضائية، ومنها حجز لدولة علم السفينة ذاتها .. أي اليونان .. تخيلوا با مضرات ، وكانت تمت مراسة هنأة موائئ أأبحر الأحمر .. ويقدرة قادر هريت بعد منتصف الليل ، وإستطاعت للبحرية القيض عليها في سفاجاً بعد إتصال أجراه قبطان ذات السفيئة مم محاميه المصرى وكان مدبوها في كابينة ،، وبعد

ذلك: ويقدرة قادر .. تباع السفينة ويتم

تغيير علمها وجنسيتها في المياه الإقليمية

المجالات البحرية المتخصصة كالفير الصرية .. وإضربوا يأ خُلُق رؤوهكس.. يا أصحاب الحقوق بهذه الأوامر القضائية وبحراسة الميناء عرض الصائط .. مادام هناك ناس من بلينا (مجبة للقلوم) · دون أي إعتبار .. ودون أي وازع ديني أو ضمير ،، لكن الوزير "الشايب الله عليه .. كان له موقف جميل معنا .. مع الحق .. مع إحترام القضاء ..

عربري المارئ .. دمنا من هذا المانب السبرز والظلم للنقل البحري الصري وأجاريته ، أيضاً دعنا ألا تتحدث عن انتخابات 95 وما أفرزته من بعض عناصر لا تمت للبشرية بعملة ،، دعنا من البلطجة والبلطجية والسيوف والسنج والتزوير وتهديد القضاة للشرفين على المان الانتخابات .. دعنا ألا نتحدث عن السياسة وأهلها بعد 52 .. دعنا من كل هذا .. رينا يكرمكم .. لأن هناك جوانب عظيمة أخرى للذا ألا تتحدث عنها .. للذا لا نتصت عن الجهائب المضينة والإيجابية للططيعة في النقل البحرى العربي !! لا تستغربوا لقولى، فأنا والعمد اله أتمتم حاليا بمسعة جيدة بعد العملية الجراحية التي أجريت لقلبي منذ شهور قليلة، وأصبح نظمى وعظني "صل دية للمل حة" والإبمار والكتابة في مجلة إنثرناهُ يونال ؛ وإلا ما کان ربانها ورثیمی قربرها قد سمع لی بنشر هذه الغواطر ،

ما هو الوضوع؟

أثناء إعداد إقتراحى وتأسيسه، تمهيداً لإرساله للسيد رئيس الهيئة المصرية للسلامة البحرية، كنت أراجع بعض كتب الفقه القائوني في مسألة تسجيل السفن وإشهارها ، ومن ضمن هذه الراجع، كتاب عن شرح القانون البحري للأستاذ المكتور محمد كامل أمين ملش رجمة الله عليه، وهو بالمناسبة قريب الدكتور فاروق منش نائب رئيس معهد النقل الدولى واللوجستيات بأكاديمية النقل البحرى، والكتاب طبعة عام 1954، وكثت أقرأ بإستمتاع، لعزارة المادة القانونية والتاريخية معأء وكان معروف عن الدكتور أمين ملش ولعه بالتاريخ، وهو الوحيد بين أسائذة القانون البمرى والتجارى الذي كان يستعرض الأساس التاريخي للمسائل القانونية، إذا كانت لها



يقلم: عادل عبد العطي عوض محامى بالإستئناف ومجلس الدولة

صلة بموضوع بحثه، وقد تعلمت منه هذه الفكرة، وأقادتني كثيراً في مذكرات الدفاع لبعض الدعاوى الثي أباشبرهاء ومنها دعوى إسترداد رسوم الغدمات الجمركية، حيث وفقت في أن أبين الأساس التاريخي لقرض هذه التوعية من الرسوم، حيث كانت المفاجأة تتمثل في أن التجار هم الذين قرضوها على أتقسهم لمنالح مصلحة الجماراء ،، لصالح مصر والناس في مصر، لكى تقوم مصلحة الجمارك - وكانت في هذا الوقت تملك الموانى وتدبيرها - بإنشاء الأرصيفة والساحات وإغبا شهة وإقامة الموازين ومعامل التحليل والعجر الزراعي والصنعى ،، إلىخ، وفيذا الغمل الأفلى المبدع الذي قام به مؤلاء الشهار، كان منذ 125 عام وقبل الإحتالان الإنجليزي الصدر ... تخيلوا !! وكنت قد كتبت مقال في الأمرام الإقتصادي في سيثمبر من العام الماضى، قد تضمنت معلومات تاريخية عن هذا الموضوع، خدمت فيها كثيرا من المحامين، وأفادت القضاء أيما إقادة، وإذا كان الشئ بالشئ يذكر، فيمضرني موقف طريف حدث منذ عدة سنوات، حيث كنت قد حضرت مؤثمر دولي عن التحكيم البحري تطمته أكاديمية النقل البحرى مع مركز القاهرة الإقليمي للتحكيم التجاري الدوليء وكان بدعوة من أستاذي الدكتور فاروق ملش، ويعد إنتهاء اليوم الأخير من أعمال المؤتمر ، ركبت سيارة الدكتور ملش، وكان سجواره المرجوم الدكتور محسن شفيق وهو – إن لا يعرف قدر هذا الرجل علمياً وإنسانياً - رئيس لجان التشريع في قانون التجارة المحربة والقانون التجارى وقانون التحكيم التجارى الدولى، ورئيس اللجنة الدولية التي وضعت إتفاقية هامبورج .. إلى ... وكان معنا في السيارة دكتور كمال همدى رئيس محكمتي إستثناف الإسكندرية والقاهرة الأسبق، ويعد أن إنطلقت السيارة، ساد الصمت فترة زمنية، بددها الدكتور كمال حمدي بسؤال وجه للدكتور شفيق عن الماضرين الأجاب المشتركين في المؤتمر ، وبالذات السيدات الأسبانيات وإجادتهن للإلقاء والمديث ومدى ما يتمتعن به من ذوق وجمال عربي أصبيل، وساله عن رأيه فيهن!

أخرى، ولم ينبس الدكتور شفيق بكلمة أو تطيق. فنأردت أنا .. وكثت جالسا بجوار الدكتور الدكتور كمال حمدي - أن أقطع يدوري هذا الصمت، محاولاً من جانبي أن أساعده في إستدراج الدكتور شفيق للكلام والرد، فقلت موجها حديثي للدكتور كمال حمدى، فيما معناه أن هناك سمة فريدة يغتص بها الدكتور محمد كامل ملش وحده دون باقى أساتذة القانون البمرى، وهو ولعه يسرد حكايات تاريخية تخدم موضوع سعته، وأنه كثيراً ما كان يتحدث عن العرب وأمجادهم وقضلهم في النقل البحري، وأن هناك مصطلحات في القانون البحرى وفي مهنة النقل البحرى أصلها عربى، مثل: القلفطة، والترسانة (دار الصناعة)، وميناء مرسيليا(أصلها مرسى الله) وعددت بعض المسطلحات، وقلت أيضًا: أن العرب في اسبانيا كان لهم فضل أكبر على الدنيا كلها .. ثم توقفت عن الكلام لعل الدكتور شفيق يتكلم ويرد علينا ويضيف من جعبته أي معلومة .. ويشاركنا الرأي .، قام يحدث .. وشيم الصنف مرة أخرى علينا، ومر من الوائت ما يزيد على عشرة دقائق والدكتور منش يقود السيارة بنعرص من جنون سائقى سيارات الأجرة وباعمات المشروع

بيعد هذه الملاحظة .. سباد الصبعث مرة

ويقيم الطرق بناية ... ولجاة وسد هذا المصحح المكتربة المسحم المكتربة المصحح المكتربة المسلم المصحح المكتربة المسلم المحاسبة المحسد الما المسلم المسلم

وزحمة شارع جمال عبد الناصر ..

والغنون، قرصدي عن المتناط ساء العرب والأوروبين في الأنسل من ألب عكان جايب «أاب على المكافر و المناطق على أجوب «أاب المناطق على المناطق على المناطق المناطقة الم

ريح الفادون. عائلة البنطجي

نمود إلى كتاب "شرو الفانوو البدور" للدكتور أدين ملش، والذي كنت أقرأه .. وأكتشف أنه أورد حكاية تاريخية جميلة تستحق أن تحكى ... فاستسمح للقارئ أن أحكيها، لعلى أساهم لهي تبديد جزء

من واقع النقل البحرى وصور البلطجة .. وسوف أنقل لمضراتكم القصة كما وردت في صفحة 109 ويدون تعليق منا:

م صفحه ۱/۱۶ ويون مطبي مد: (.... وأشتم هنده الصحائد بصائحة الباخرة "شامهليور" الفرنسية التي إمسادمت بالمحور الواقعة تجاه ميناء بيروت الجنوبي، فترقت مقدمتها والله: خزامات الوقيد فيها، وما لبتت أن إنشطرت حزمن ...

جزين. -كافت الخذة هي طريقها من الإسكندية إلى بيروت، وقد لقرت هذا الممير في حوالي الساعة الثالثة مسياء، ركانت قد المنادي وميانيا في 15 المسيور 1552 يتأزمون روزاء الأراضي القلماء بعناسية بيانور، وزياء الأراضي القلماء بعناسية إلى بيروت وحاوات الزيارة المخارية أن تشدق الأصراع المثارة لإستاها، وللخارية أن الكانت بناء طي الزيغ ميناء ، إلى البحر كان

يرميها بميداً في قاب العاصفة؛ وكان السافرين طيها قد تجمعوا على السطح، عند أعلى نقطة فيها وخشى البحارة أن يذهبوا شحية الحرائق، فقتموا خزانات البترول والزيت وللأزيت الأسود الذي أحال البحر إلى لرن اسود.

وكانت الجماهير المتشدة على

الشاطئ تبرى المسافريان وهم

يتراكضين فوق السلم، ويركون على الأرض في خوف مروع من وكان رئيس الهمهورية البنانية كيل شمون، يتقض على الشاطئ كيل شمون، يتقض على الشاطئ ممكرة، يقض الإسلامية يقت بالباهرة الكان أيجب أن تنظى عن هزائه الأورياء تنظى عن هزائه الأورياء تنظى عن هزائه الأورياء

روضع البحارة الراحميه لم الماصدة لراحوا بماهدي اللجو في مناد ومهدروت، ولكن جميع الهوية فيت سدي الأجواء اللي الموية فيضف، وتقلعت خيواء الأصل لم تضعف وتقلعت خيواء الأصل لم المنطق في القائد اللثان ولم المناح ومسلت المناطقة ولم المناح ومسلت المناطقة الإسطانية ولخيا إكتشافات الإنتراب من الباخرة ضرب من الإنتراب من الباخرة ضرب من الإنتراب من الباخرة ضرب من الإنتراب من الباخرة ضرب من

الأمواج...
ومندما غندف الأمل وإنقطع الرجاء
تطلعت العيين كلها إلى السماء،
تطلع الرحمة من العلى القنير ...
اطل زورق آبناء " ألبططور"، وراح
يشق أمواج الماصفة في جراة

أحياناً وفي حتر وترقب أحياناً أخرى...
وكلما كانت الأمواج تقتف بالزفيرة بعيدا،
كان الرجال الأشداء كالمربة يصارعين
للوج، حتى إذا خفت قوته إرتدوا إلى
الناصفة بحاولون إقتحامها من مكان

نخرا! وخيل للجميع في هذه اللحظات، أن أولاد البلطجي يحاولون المستحيل ... فهل من المعقول أن ينجوا حيث فشل الأسطول

البريطاني؟؛ ولكن الجماهير المحشدة على الشاطئ راحت تزمجر كالرعد، ثهتف الأبطال وتمشهم عالى المشابرة والوصول إلى

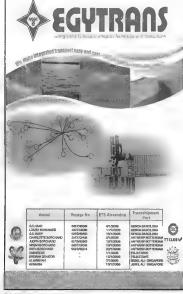
ويحضهم مالى المتابرة والوصول إلى البلخرة بلى شن. وأخيراً ... ويعد نضال جيار مستمر دام ساعتين، إستطاع زيرق "ألباطبور" أن يفترق العاصفة ويشق طريقه إلى البلخرة غانقذوا مائتين وثلاثين طفلا وإمرأة ورجلا

من براثن الموت المحقق!! وقد أنعم رئيس جمهورية فرنسا "على رضبوان البلطجي أرسام" باللهبوير حوفهر" تقديراً أشجاعته، وفاضت صحف العالم وقتئذ بالإشادة به ويرجله الأنذاذ.)

وفاضت صحف العالم وقعط بالإشادة به ويرجاله الأافذاذ.) ألـم أقال لحضيراتكم منذ قليل .، أن البلطجية وجه أخر إيجابى!!

سيسجيه يومه دو يهدايي:
لقد أشماله لى الريان محدوبهى الدين
الدائمة البنائية، حيث تم في الخسيمات
الدائمة البنائية، حيث تم في الخسيمات
مصاهرة بين مرشد – رحمة أله عليه – كان يصل في هيئة قناة السيوس من عائلة
كان يصل في هيئة قناة السيوس من عائلة
كان يصل في هيئة المناح بين عائلة البطيعي،
عقوا – وهي عائلة كانت تعمل في بوفرز
سرد القدر العرب نائلة البطيعي،
سرد القدر العرب نائلة البطيعي،

وست إفترن بإحدى بناتهم. حيث إقترن بإحدى بناتهم. رحم الله الهميع. ومتعكم الله بالصحة والسعادة وطول البال، وكان عام وأنتم





تدريبكوادرجزائرية

صرح محمد الغقى رئيس الإتماد التعايقي المصري للثروة السمكية بأن اللجنة المصرية المؤاثرة السمكية بأن اللجنة المصرية المؤاثرة بأن الجناد المصريء متورب كوادر المؤاثرة في مجال الصديد الإسترزاع السمكية السغن والمساعات السمكية التحويلية، وسيتم خلال القضائة الإسترزاع السمكية مقد المرادية المؤاثرة المؤاثمة للجنة.

لائحة تأشيرات جديدة

أصدرت زارة أشارجية السيرية لاشة جديدة لم التأشيران لرجال الأممال والمستوري بغرض دعم سيرة النيخة الإنتصابية التي يطبيعنا الإنتصادة السيويي فيها لا تؤدير من الإستشارات الأجينية ومنت الوزارة تأشيرة وجل أممال لاحمال وماكن الشركات والمؤسسات رويات مجالس الإدارة والمشترين من رجال الأعمال وقد فرض تصهيل إدارات خدهام إلى المؤملة ومنت الأمياد أن الرابة العالمية من قصمايات لملكة مباشرة لمثلي ومتنوين الشركات والمنسسات الأجيبية الذي يتقم بطبيم إتصاد وجلس المؤلد التجارئ والمساعية المتهادية بتهت تقديرات خدول

> 3157 مليون دولار إيرادات قبّاة الصويس في 11 شهراً مقت امنة السيرس نسبة ندر في إيراداتها خلل الأحد عشر شهراً الأولى من العام المداني بانده (12 مقارة بالأشهر القابلة من العام الماضي . ويلفت إيرادات الفتاة 3 لينارت و125 عليون ديلار خلال الفترة المشتة من الرا يناير رهمتن بهاء تولميز من العام العالي.

جسر الثقة سنالدول العربية

أكد الدكتور حسن يوس وزير الكوريا، والطاقة على ضرورة بناء جسر من اللقة يين الدول العربية الخيارية على يكن الإعشاد على شرويات الراهة الكوراني كلف المصادر الرئيسية والمنظفة الكورانية وتطاعة القادة الإقتصادية الروعة مدم والعدم الإساقية من السيادية والتجارب التاليخة في حيال الرحة الكوريائي على مستوى العالم خاصة بين الدول الأوروبية. وكما الخيرات العربة الحالية في المشرق العربي بين لينيا ومصر والأورن وسروره، وفي المارب الدوري ترتب والورائر المارتية

إقرار موازنة الأعوام الخمسة

استشفاف بيك التنبية الألويقي برئاسة الذكار محموية أمو ريد وزير الدؤرة بالمؤة والرأية مجلس إدارة مستدق الباء الألويقي حيث ثم إقرار موارثة الأعوام لمستة اللائمة التي تنافيد الدين المستة اللائمة التي تنافيد كما يشكران القرارة الأوريقية مبالد النتياة الرابطة ويقول القداء وقد ولفق مبلس إدر والمعاد المشات المسكران القرارة الأوريقية السياحة الإسلامية المؤلفة على الموارسة من كما ويراس كالروانية الأورانية من تمام (2005).

إتفاقيات دول حوض النيل

صرح التكتور محمود أبو زيد ورُير الموارد المائية والريّ، والرئيس الشرقي الدائم للمجلس العالى للمياء ورئيس المجلس العربي للمياء بأن دول حوض النيل العشرة إتفقت على:

– عدم بيع المباء لأى طرف من الأطراف. – عدم نقل مياء النهر خارج نطاق دول الحوض.

 - شرورة الإخطار المسيق لمواتي المصبي قبل تنفيذ أي مشروعات مائية.
 - تنفيذ المشروعات التي تثبت الدراسات العنية جدواها بشرط عدم الإضرار يلى دولة من الدول النبلية الأخرى نتيجة لهذه المشروعات.

مركز للطوارئ البحرية

تم "إنتقاق على إنتقاء مركز المساعدات القياداة الطوارئ البحرة بدينة الدولة عيد سيتم إنتتاعه غلال تموير بيالد الجارئ وقد مع الجنون سه جوير من الرواة الشائق البيانية إلى الركز تم إنعاده وتؤريده. بالقدارة السلم أنو بحرفها وحرائد الثانية الجري بالبورة وقد والشائق والتي تتلق بالطائل البحري والإطهارات العدادة عن إنسانية التيانية على من القريل بالبواد المشائق المن تتلق بالطائل البحري والإطهارات العدادة عن إنسانية التيانية عن القريل بالبواد المؤراة الترفيل المتالد المواريخة

أخبار من فوق السجاب

رئيس إتعاد , الأفرا ,

عقد، ،الهنة التنفينية لإتصاد شركات الطيران الأفريقية إجتماعها في جهانسبرج حرث تم بالإجماع إبتقابا المؤتمر عاطف عبد المصين رئيس الشركة القابضة لمصر الطيران رئيسا لإتحاد الأقراء في دويته الهنودة، وذلك تلفيزا ولدور مصر للطيران الرائد في مجال النقل الهوري،

طائرات جديدة لمصر للطيران

صرح الميشس ماطف حيد المعيد رئيس الشركة القابضة لمسر للقيان بهاز الشركة ستقوم بدارا 8 طائرات، وذلك في إلمار خطاب ازيادة عدد مالزات اسطيها إلى 60 خائرة بطول عام 2010، وهو سيق الشركة أن يقلعت على هدراء 12 طائرة طراز ديويتج 77/ 800، ويتم استلامها اعتباراً من العام معران يوقع عام 1909، ويعتم 17/ 800، ويتم استلامها اعتباراً من العام

جوائز عالية للقطربة

فارت شركة القطوط الجوية القطرية بلقب شركة الطيران الرائدة في الشرق الأوسط، وباله بعد مصرفها عنى أربح جويزة عملية في فعاليات الدورة الثانية عشر لموض اندن العالمي، وتعلق الشركة القطرية السطولا مكون من 42 طابرة تنطق رحلاتها إلى 66 صحطة في العالم، وقد مصمان رئيس الشركة أكور الباكر على لله شخصية عام 2005.



411177



صرح الغريق المعد شفيق ريير الطيران بان الرحقة القبة ستشهد تشجيع فيسيط أجراءات إنشاء مكركات علواني خلاصة في مصر بالمستشرات مصرية أو ميزية أو إخبية، ولك أياكمة النور في حركة القلق الجوي بدا بدا يتناسب مع مكانة مصر، وسوف يتم تركيز أوليوات العمل في قطاع الطيران المنى خلال الرحلة القامعة في تطوير الطارات مسب أحساء المقاليات العالمية رسمية القرئ الميرات العالمية في مجال الطيران المنين.

كتاب يحوى كل العلومات اصدرت مصر الطيران الأول مرة ف التشفيل يحتوى على جميع العلومات عا

درع الإياتا لمصر

قرر الإشجاد الدولى للنقل اليوى «الأبانا» إهداء مصر «درع الأبانا»، وذلك بمناسبة مرير 60 عاماً على إنضمام مصر للطيران إلى الإنتاد، وتقديرا لدورها الرائد في مجال النقل المجوى على للستويات الملية والإقليمية والدولية، وكمضو مؤسس للأبانا.

Callofullswell affell for all visual solid listing light

ميدتيرانيان لصيانة وإصلاح السفن





توريدات بحرية - تموين سفن - مقاولات - تجارة جميع منتجات الكاوتشوك لهاتشات المنابر والأبواب القاطمة لنمياه والمبرايط والفندر

تقسياط القس كلآ

اميلاح السفن:

ماكينات رئيسية وموندات، طلميات الطرد المركزية، الترسية- الترددية-المُكِسِية -تَصَلِيع مواسِير وعزل المُواسِير والسخانات- ودوائر العادم- الكورتات بمادة الأبوكس- معدات كهريائية ولف مواتار مغناطيسية.

تەرىدات بحرية:

بلوف ومواسير وجميع المقاسات والطرازات (ارمتو:- نعاس- صلب - استانلس استيل) وصلات تمدد كاوتشوك- خراطيم الضفط المالي- ميكانيكال سيل جميع الطرازات- روغان بلي.



بنادر/علار المولاي مهندس/ إيهاب مادل الشويري

تصنيع:

منبرايط- زراجين أغطية المنابر- فلاتر نعاس- ومنلات نعند استاناس استيل لغطوط مواسير. المادم من ٢٠١١ كبالنج كاوتشوك لهميم أنواع الطلميات وماكيتات النيزل. وعلى استعداد لتنفيذ جميع الأسطبيات- امبينر طلميات الكاوتشولك- الأويل رئع- الأويل سيل.

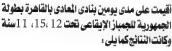
المتوان:

30,28,18ش موطش باشا الهمراك-الاسكتنارية. مكتب اليشاء: باب [أمام الروز الساحلي س.ب 1027 إسكارية

4872455 ش 4819250-4806392







أداة الصولجاه 1- ماريز فريد شوقى (الشمس)

2- سارة أحمد عبد اللطيف (سموحة)

3- ياسمين محمد رستم (سبورتنج)

أ- مأريز فريد بموقى (الشمس)

42 ياسمون محمد رستم (سبورتنج)

3-أسارة أحمد عبد اللطيف (سموحة)

بطولة الجمهورية تحت 12 سنة

الفردى العام

اريز قريد شوقي (الشمس)
 سارة أحمد عبد اللطيف (سموحة)
 ياسمين محمد رستم (سبورتنج)
 أذاة الحيل

الماديز قريد شوقي (الشمس) 2- سلمي محمد (المادي) 3- ياسمين محمد رستم (سبورتنج) أداة القريط

1- ماریز فرید شوقی (الشمس) 2- سارة أحمد عبد اللطیف (سموحة) 3- ساره بدوی (سبورتج)





الأستاذ اممدوح أدوحسن رئيس فادى المعادي يسلم الجائزة للإعبة باسمين رستم



تحت 2 اسنة

تابع بطولة الجمهورية الجمباز الإيقامي لعام 2005



تحت 15 سنة



Edit



ا الأستاذ /ممدوح!بو حسن رئيس نادى العادى والأستاذه / إيمان همام رئيس اللجنة الفنية للجمباز الإيقامي يتوسطان اللاعبة:

أداة القبط

1- ميار رجب (الشمس) 2- دينا حمدى (الجزيرة) 3- أسماء نادر (سپورتنج) أداة الموالجان

1-- ميار رجب (الشمس) 2- دينا حمدي (الجزيرة)

2- دينا حمدى (الجزيرة)
 3- سلمى نادر (سبورتنج)
 أداة الطوق

1- ميار رجب (الشمس)
 2- سلمى نادر (سبورتنج)
 3- مى النجار (سموحه)

أداة الحدل

1- هبة البوريني (الجزيرة)
 2- أهداب وائل (الصيد)
 3- هنا مطصفي (الصيد)

أداة الشريط 1- هبة البوريني (الجزيرة)

2- هنا مطعبقي (العبيد) 3- أهداب واثل (العبيد)

يطولة الجمهورية تحت 15 سنة

ē,

I الجزيرة2 سبورتنج

3– سموحة الفردى العام

1– ميار رجب (الشمس) 2– مى النجار (سموحة)

3- مى علاء الدين (الجريرة) أداة الحبل

1- ميار رجب (الشمس)
 2- مي علاء الدين (الجزيرة)
 3- سهير أحمد (الصيد)

بطولة الجمهورية تحت 1 1 سنة

ادهانس 1- هبة البوريني (الجزيرة)

2- هذا مطصفى (الصيد) 3- أهداب واثل (الصيد)

أداة الطوق 1- هبة البوريني (الجزيرة)

2- أهداب وائل (الصيد) 3- هنا مطصفى (الصيد) الفردى العام

سرده البوريني (الجزيرة)

2- هنا مطصفى (الصيد)

3- أهداب واثل (الصيد)



بطلاتنادىسبورتنج

شكر وتقدير: تتقدم إدارة المجلة بالشكر الجزيل والتقديرللسيد الأستاذ احمد رجب حسين على حسن تعاونه معها.



في حقل بهيج ضم الأهل والأصدقاء تم زفاف محمد طبعش إلى الأنسة/ إيمان كريمة الزميل القاضل محمد خليفة وأسرة تحرير المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما



أن حقل بهيج جمع الأهل والأمسدقساء تم زضاف الأستاذ/ محمد أحمد حافظ الهريدي من شركة إسكندرية لتداول الماويات ملى الأنسام سوزان أحمد العباسي ألف مبروك



اساحة العالمين ٢٠٠٥

منار محمود محمد القليعي أسراء محمد مصطقى

أخصاش العلاقات العامة هيئة ميناء الإسكنتري يهنئ حقيلته كريمة محم

النح بعيد ميلادها لعيد وعقبال مائة سنة درع التفوق لمريديان هليوبوليس

as Remort

الأستاذ/ فوزى أحمد

مندور مدير عام كبير

بمناسبة الإحتقال بيوم السياحة العللى تحت رعاية الدكتور أديد ذاليف رئيس مجلس الوزراء، ثم تكريم فئدق مربدتان مليوبولس وذلك بمنحه شهادة تقدير للجهد الذي بذله القندق في حركة تتشيط السياحة

ويطَّهر في الصورة الدكتور / أ-مد طاية ، رئيس مجلس الوزراه والمهندس/أدد الدرب - وزير السياحة وهما





قى حقل بهيج ضم الأهل والأصدقاء تم بحمد الله رَّفاف المهندس/ طارق أحمد إلى الزميلة الأنسة/ صفاء القادري وأسرة تحرير المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما بالزفاف المبارك وتتمنى لهما كل سعادة وهناء



أجمل التهانى للعروسين يحيى دسوقى بميناء الإسكندرية وعروسه سامية من الحاج إمام يوسف بقطاع النقل البحرى

أجمل التهاني للعروسين الأستاذ/ أحمد عبد الرازق وعروسه هدى عبد الرحيم



المهنسة / رماب محمد عيد الهادي "المدرس المساعد مزراعة سابا باشا الإسكندرية". ألف مبروك إجتبازك الإختبار التأهيلي للدكتوراه .. زوجك (م/ محمد رمزي عوض)

مكتب الأستاذ/ عبد الحميد مرسى علير المحامى بالنقض والدستورية العليا يهنئ السيد الأستاذ/ عصام سالم برئاسة مجلس إدارة شركة مصبر للتجارة الخارجية وبرجو اسيادتكم دوام التوفيق

منظمة الجمارك العائية نمنح شهادات تقدير 44خبراءمصريين

قررت منظمة الجمارك العالمية منح شهادة تقدير لأربعة من قيادات مصلحة الجمارك المصرية ، وذلك تكريماً لجهودهم الإستثنائية في خدمة الجمارك المصرية وتيسير حركة التجارة العالمية . فقد منحت المنظمة شهادات تقدير لكل من رئيس قطاع المنطقة الشمالية والغربية محمد حسن مجمود، ورئيس الإدارة المركزية لجمارك المصودية والمنطقة الغربية عداني عبد البرأزق حسن، ورئيس الإدارة المركزية الشيثون القانونية الدكثور محمد تجيب السيد، ومدبر عام الفحص بالأشعة نائب رئنس وحدة التطوير الجمركني محمود مدمد



للعام التاسة على التوالي



ترافكو أفضل شركات السياحة المصرية

بهناسبة الإحتفال السنوى يبوم السياحة قام معالى الدكتور أحمد نقليق رئيس الوزاء بنسليم قيادات مجموعة شركات ترافكو جوائز التفوق في مجالات السوق السياحي بالمختلفة بعلمها استطاعت الشركة العملاقة الفوز بلقب الشركة انهام للعام الناسع على النوالى، حيث حققت الشركة أعلى معدل الشركة أعلى معدل المتحفود المتحفود الشركة أعلى معدل التحفيد والتفوق المتحفود والفريق حدد المتحفود المتحود المتحفود المتحفود المتحفود المتحفود المتحفود المتحفود المتحفود

ويجانب لقب الشركة الأولى، حصدت تراهكو العديد من الجوائز الأخرى وهى، جائزة أفضل المنشآت العافظة على الهيئة لفندق Soly Mar Pioneers للما الهيئة الفندق الما الما العالم الما العالم المائزة المائزة المائزة المائزة المائزة المائزة الفائزة المائزة المائزة المائزة الفائزة الفائزة الفائزة المائزة المائزة المائزة المائزة المائزة المائزة المائزة المائزة من خمس سئوات قواجد في السوق، وتسلمها الأستاذ خالد سرى مليزة شعر المائزة ال





والجدايير بالذكر أن نجاحات ترافكو المستمرة بالسوق السياحى المصرى تأتى بنكاسا لنظام الإدارة الذي تتبعه الشركة منذ ما يزيد عن ربع قرن حيث وصل عدد العاملين بها إلى 11 ألف موظف من أكفأ الكوادر السياحية بمصر، وتمتلك ترافع 1040 غرفة فلدقية عائمة، و288 غرفة فلدقية ذابتة، بالإضافة إلى 800 سارة ساحة.



محموعة شركات ترافكو





WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO. E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

The pulse of goods around the world, all day and all night

With the largest fleet of container ships connected to a worldwide network of trucks and trains, APL can be relied on to move your goods around the world

Dubai Regional Office: Telephone: (01) 521304

Cairo Office

5, Farid St., Heliopolis Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591 4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

10, Romanian Museum St.,
Al Messalah- Attareen
Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)
Fax: 2-(03)- 4805786

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

